

22° jaargang nr. 152

22° année no. 152



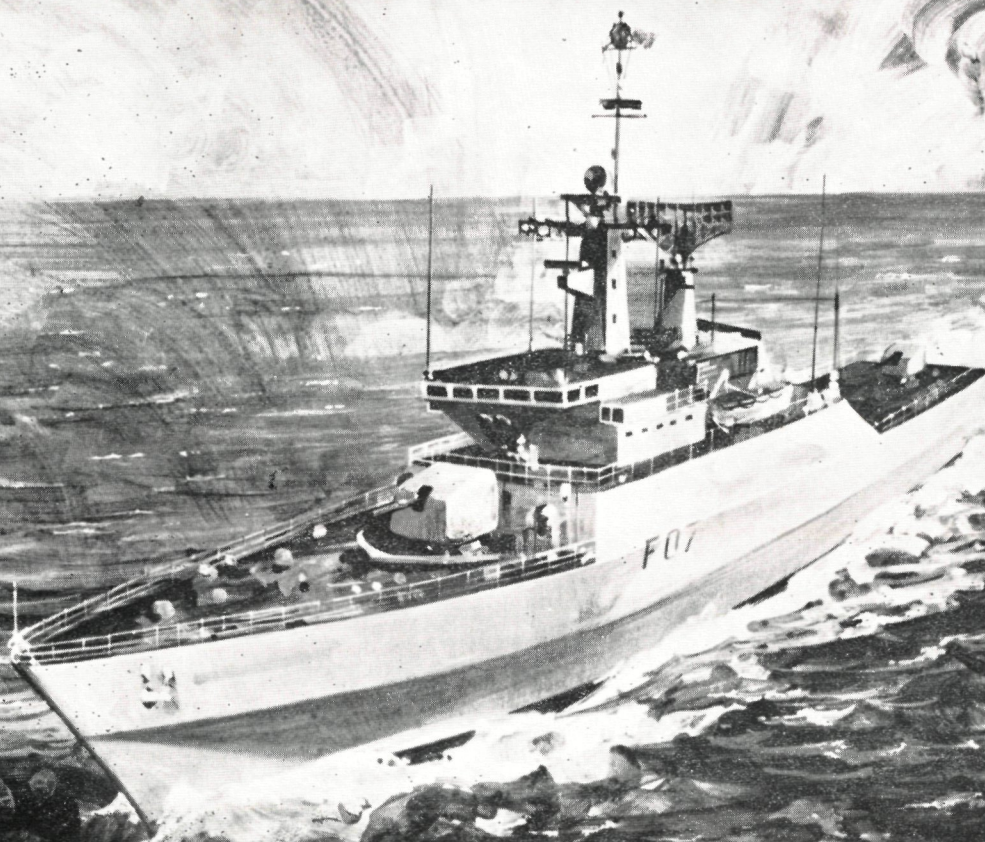
NEPTUNUS

info marine

tweemaandelijks maritiem tijdschrift

1974 - 1975

revue maritime bimestrielle



21
REDIFON TYPE C.8012
DIGITAL MARINE RADAR
AND NAVIGATION TRAINERS
SOLD



**REDIFON ELECTRONIC
 SYSTEMS LTD.**

17-27 Kelvin Way
 Crawley, Sussex RH10 2LY



The Queen's Award
 to Industry to
 Redifon Limited

AMERACE S.A.
 Chaussée de la Hulpe 181
 B-1170 Brussels
 Tel. (02) 673.80.53
 Telex 25.657



**INTAIR
 DIVISION**

Customers include :

The Royal Navy and I.M.C.O. (Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation) and orders have been received from these countries :
 Australia - Canada - Faroe Islands - Germany - Iceland - Italy - Libya - Netherlands - Norway
 The C.8012 trainer is used for the training and examination of students in marine radar operations, blind pilotage and radar navigation.

STANDARD EQUIPMENT INCLUDES

One « own ship » to four « own ships » and six target craft with quad - scale coastline generation.

OPTIONAL FACILITIES INCLUDE...

Instructor's Switchable Radar Display. - Exercise Recorder and Exercise Playback. - Fog Signals System. - V.H.F. R/T and Intercommunications. - Decca Navigator Simulation - Echo Sounder. - M.F.D.F. - Omega. - Peripheral computer equipment for "off line" activities.

Redifon are also manufacturers of A.S.T.T. (Action Speed Tactical Trainers - 20 systems delivered). Fleetwork Trainers, Tactical, Gunnery and Air Traffic Control/Fighter Control Simulators.

NEPTUNUS

info marine

maart 1975 - 22e jaargang

Nr. 4

mars 1975 - 22e année

No. 4

sommaire neptunus

inhoud neptunus

les grands paquebots de l'atlantique

j.m. de decker - illustrations c. adam

2

hydrografische analyse van de scheldemonding

c. van cauwenberg

7

maritiem panorama

h. rogie

17

chronique de la voile

p. benoidt

21

woorden uit de zeemanskist

j.b. dreesen

22

la perte du « kondor »

j.m. de decker

24

shanties en zeemansliederen

j.b. dreesen en r. leroy

26

on her majesty's service

c. jacobs

28

inhoud info - marine

sommaire info - marine

info marine

redaktie - rédaction

32

info reserve

rédaction - redaktie

48

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Medewerkers Info-Marine
Collaborateurs Info-Marine

1LZ N. Helsmoortel (COMIENAV), 1LZ J. Vandewalle (COMLOGNAV), 1LZ Crelot (NAVCOMPORTNWP), VTZ J. Ceulemans (COMOPSNAV), 1MC R. Offermans (COMIENAV), 1MC A. De Vreese (COMLOGNAV), 1MC Ch. Vandaele (COMLOGNAV), 1MR. W. Gortack (COMSERVOST), 1MC M. Stevens (NAVCOMPORTOST), MTR E. Wets (COMOPSNAV), 1MR Malfait (NAVCOMPORTZEB), MAT/MIL A. Sanders (AT ZS1/IRP), 1 OM. Van Hoof.

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, la boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

Directeur publiciteit - publicité
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30 de Neptunus/Oostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30 van Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
500 F ere - d'honneur

Raad van beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise
Beheerders - Administrateurs : C. Béatse, D. Geluyckens, R. Dhont, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, R. Van Ransbeek, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepondt

une époque ou une étape ? les grands paquebots de l'atlantique

par j.m. de decker ★ illustrations de carlo adam

La fin du « FRANCE », le plus grand paquebot transatlantique du monde, qui sera désarmé avant la fin de l'année, c'est aussi la fin de la course au Ruban Bleu, trophée de vitesse sur la plus prestigieuse de toutes les grandes voies maritimes, la route de l'Atlantique Nord.

Sa conquête est une longue aventure qui commença avec le débarquement des Vikings sur les rives du Nouveau Monde, plus de cinq siècles avant Christophe Colomb.

Cette route de l'Atlantique fut d'abord un calvaire. Un matin de l'automne 1620, 102 émigrants débarquaient dans un site qui est, aujourd'hui, Plymouth en Virginie. Exténués par trois mois de traversée épuisante sur un vieux bateau branlant, le « MAY-FLOWER », ils étaient les premiers colons anglais à mettre pied en Amérique.

Ils furent suivis par beaucoup d'autres et, dès lors, des navires de plus en plus nombreux se mirent à sillonner l'Atlantique.

Sa véritable conquête ne débuta, toutefois, qu'avec la vapeur. Tout d'abord, celle-ci n'inspira que peu de confiance. « Il est aussi chimérique de vouloir établir des relations régulières entre Liverpool et New-York par bateaux à vapeur qu'entre Liverpool et la Lune » déclarait gravement, en 1836, le physicien anglais Lardner, membre réputé d'une société « pour l'avancement de la science » !

La navigation à vapeur est une hérésie commerciale, ajoutaient d'autres esprits tout aussi éclairés. Tous les calculs prouvent la supériorité irréfutable du vent, qui ne coûte rien et ne prend pas de place, sur le charbon qui coûte cher et encombre les cales.

Les « steamers » étaient donc condamnés avant d'être réellement nés. Insensibles aux critiques, ils posaient néanmoins, contre vents et marées, les premiers jalons de leur conquête de l'Atlantique.

Trois ans avant le diagnostic du professeur Lardner, le navire anglais « ROYAL WILLIAMS », équipé à la fois d'une voilure et d'une machine à vapeur, avait traversé l'Atlantique en vingt quatre jours. On ne réussit jamais à savoir si ce fut une victoire de la voile ou de la vapeur. Les partisans de la voile prétendirent qu'il n'avait utilisé sa machine que pour sortir du port. Les tenants de la vapeur clamèrent que la voilure était restée ferlée sur les vergues durant tout le voyage.

En 1838, un autre bateau à vapeur britannique, le « GREAT WESTERN », inaugurait la ligne Bristol-New-York. Conçu pour transporter 111 passagers, 7 seulement coururent le risque d'y prendre place. Ces sept courageux participèrent à une traversée historique. C'est au cours de ce voyage, en effet, que débuta officiellement la légendaire course au « Ruban Bleu », qui, pendant plus d'un siècle allait mettre aux prises navires et pays pour la réalisation de la traversée de l'Atlantique la plus rapide. Le « Ruban Bleu » - ou « Blue Ribbon » - trophée imaginaire sorti de la cervelle d'un fanatique de la navigation rapide, l'Anglais Hales, donnant droit à son détenteur d'arborer, à son grand mât, une flamme bleue.

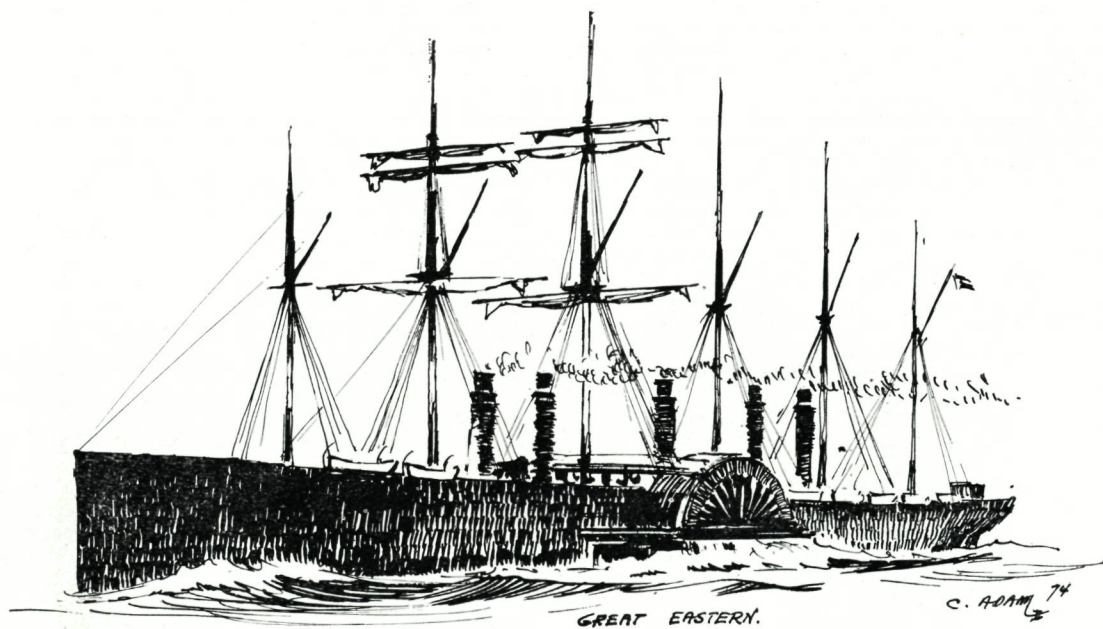
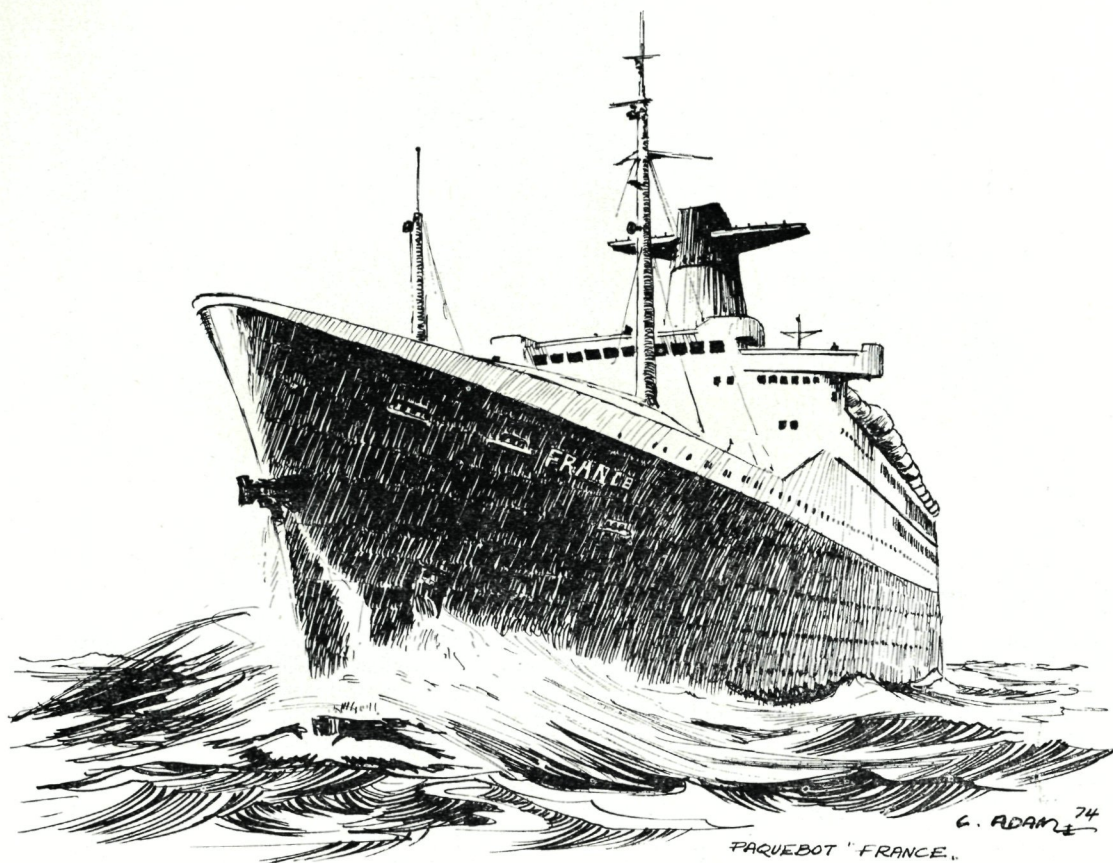
Au cours de cette première traversée, le « GREAT WESTERN » se trouva aux prises avec un autre navire anglais, le « SIRIUS », qui atteignit quatre heures avant lui les quais de l'Hudson, mais qui, ayant mis dix-huit jours pour faire le voyage contre quinze à son rival, avait perdu la course.

Le retentissement de cette double traversée de l'Atlantique, à la vitesse de 8 nœuds, fut immense. Elle prouvait que les voyages sur l'océan avec une « machine à feu » ne relevaient pas du domaine de l'utopie. Et, aussitôt, la véritable compétition s'engagea.

En 1839, un marchand anglais qui était aussi armateur, Samuel Cunard, fondait la « Cunard Line », devenue depuis l'une des plus puissantes compagnies transatlantique. En 1855, l'armateur français Lecampion et François Théroulde fondaient la « Compagnie Générale Transatlantique », la future « transat », dont le premier vaisseau, le « WASHINGTON », franchit l'Atlantique en juin 1864. Il couvrit la distance en treize jours et demi et ses passagers de 1ère classe avaient payé le voyage : 700 francs, vin compris !

En Italie, en Hollande, aux Etats-Unis, on commença aussi à s'intéresser à la traversée de l'Atlantique. Dieu sait pourtant si les navires transatlantiques de l'époque ressemblaient plus à des bagnes qu'à des palaces.

A bord du « SIRIUS », en 1838, le combustible avait manqué et il avait fallu brûler un mât et les vergues de réserve. De plus, le capitaine Roberts, vieux loup de mer barbu et vociférant, avait dû réprimer, revolver au poing, une tentative de mutinerie de son équipage.





Jules Verne, qui fit une traversée à bord du « GREAT EASTERN », raconte qu'un jour, à la suite d'un coup de mer particulièrement violent, les barrières du parc à bestiaux furent défoncées et qu'une vache tomba à travers une écoutille dans le salon des dames ! Et l'on n'ose penser aux conditions dans lesquelles les émigrants, enfermés dans les entreponts puants et ténébreux, faisaient la traversée.

Une des plus étonnantes expériences de cette époque héroïque fut celle du « GREAT EASTERN » en question, magnifique paquebot qui ne fut jamais rentable et finit à la ferraille après avoir ruiné deux armateurs.

Commencé en 1854, il ne fut achevé que cinq ans plus tard. Sa coque était entièrement en fer. Long de 211 mètres, il jaugeait 24.000 tonnes, avait cinq cheminées, consommait 300 tonnes de charbon par jour, filait 15 nœuds et pouvait transporter 5.000 passagers. Malheureusement son prix de revient et le coût de son entretien avaient contraint ses propriétaires à fixer des tarifs trop élevés. Il ne parvint jamais à remplir ses cales et ses cabines. Après une dizaine de voyages, il fut retiré du service transatlantique pour être transformé en mouleur de câbles télégraphiques sous-marins. Continuant à ruiner ses propriétaires, il servit ensuite de ponton d'exposition pour une firme de tissus et de vêtements de Liverpool, pour être finalement démoli en 1891. Il n'avait eu qu'un tort, celui d'arriver quarante ans trop tôt.

Par la suite, en effet, les grands paquebots purent devenir rentables. Après le « GREAT EASTERN » (15 nœuds), le « BALTIC » (16 nœuds en 1873), l'« OREGON » (18 nœuds en 1884), le « TOURAINE » (21 nœuds en 1892) et plusieurs autres unités du même calibre, qui s'approprièrent tour à tour le record de la traversée, vint le temps des palaces flottants. Et avec eux, celui de la sécurité en mer. Jusque là, presque rien n'existait des règlements et des perfectionnements techniques qui rendent aujourd'hui une traversée de l'Atlantique sans danger. On prétend qu'un jour, un transatlantique en-

tra dans le port de New-York, l'avant coiffé de la voile d'un bateau de pêche qu'il avait éperonné dans les brumes de Terre-Neuve.

Exagéré ? peut-être ! Toujours est-il qu'en soixante ans de navigation transatlantique, jusqu'en 1900, 126 vaisseaux allèrent par le fond et 8.500 personnes trouvèrent la mort dans des catastrophes maritimes. Le plus terrible de ces naufrages fut celui du « BOURGOGNE » qui, en 1898, heurta un voilier : il y eut 600 morts.

Alors que pendant plusieurs dizaines d'années le record avait été détenu par des bâtiments britanniques, appartenant à la « CUNARD » ou à la « WHITE STAR LINE », au tournant du siècle, c'était l'Allemagne qui, avec le « KAIZER WILHELM II » du « Norddeutscher Lloyd » (23 nœuds), détenait le Ruban Bleu.

Pour les Britanniques, cette humiliation ne pouvait durer. La « CUNARD » étant incapable de construire des navires plus puissants avec ses seules ressources, le gouvernement de Sa Majesté lui apporta son concours. Celui-ci se matérialisa par le lancement, en 1907, de deux grands navires à turbines de 32.000 tonnes, le « MAURETANIA » et le « LUSITANIA ». Tous deux allaient faire parler d'eux.

Le « MAURETANIA » s'appropriait le Ruban Bleu dès sa première traversée. Il fut, à son époque, un navire-champion améliorant ses performances à chaque voyage. En Mars 1909, sa flamme bleue atteignit (autant de mètres que de nœuds) 25,55 m. Les Américains ne purent s'empêcher de saluer l'exploit : « L'Europe se rapproche de l'Amérique ». La cause, cette fois, était entendue et pour un long moment.

On était, en effet, arrivé à un stade où le gain de quelques dixièmes de nœuds ne pouvait plus avoir d'influence pratique sur la durée du voyage. Pour réaliser un progrès sensible, il fallait abaisser le temps de la traversée de 24 heures et, pour ce faire, atteindre en permanence 29 nœuds au moins. Objectif provisoirement hors d'atteinte, tant techniquement que financièrement.

Si la course continuait, malgré tout, ce n'était plus

sur le plan de la vitesse pure, mais du tonnage. Ce serait à qui, les émigrants aidant, transporterait le plus de passagers.

En 1911, la « WHITE STAR » mettait en service l'« OLYMPIC » de 46.500 tonnes et l'année suivante, le malheureux « TITANIC » dont le premier voyage se termina comme on sait : un dramatique naufrage qui fit seize cents victimes. Ce ne fut pas seulement le nombre de morts qui frappa le monde de stupeur, mais aussi le fait que ce géant, proclamé insubmersible, ait pu être victime de la fatalité à sa première traversée.

Lorsqu'éclata la guerre, le « MAURETANIA », après avoir cédé le pas pour quelques mois à sa sœur cadette le « LUSITANIA », détenait toujours le Ruban Bleu. Transformé en transport de troupes, puis en navire hôpital, il connut le baptême du feu à Gallipoli et fit la navette entre Moudros et Southampton pour être finalement affecté à nouveau à la ligne de l'Atlantique pour amener les troupes américaines vers l'Angleterre.

Le « LUSITANIA », moins heureux, fut torpillé sans avertissement par un sous-marin allemand dans l'Atlantique, en mai 1915. 1.200 personnes, dont 124 citoyens américains, périrent dans ce naufrage qui contribua puissamment à décider les Etats-Unis à entrer en guerre aux côtés des Alliés...

La « CUNARD » ne récupéra son navire-champion qu'en 1921. Elle le transforma, remplaça sa chauffe au charbon par une chauffe au mazout et en modernisa les aménagements. En août 1924, le « MAURETANIA » fut de nouveau transatlantique. Il recommença à battre régulièrement ses records. Lorsqu'il prit sa retraite en 1934, après 27 ans de bons et loyaux services, il avait détenu le Ruban Bleu pendant 22 ans !

Entretiens la course sur l'Atlantique se poursuivait. Mettant aux prises les paquebots allemands « BREMEN » et « EUROPA », les italiens « CONTE DI SAVOIA » et « REX », le « QUEEN MARY » pour l'Angleterre et le « NORMANDIE » pour la France. Avec ces deux derniers, un cap décisif avait été franchi : celui des « plus de 300 mètres » et des 30 nœuds. Trois années durant, de 1935 à 1938, un duel opposa les deux géants, au cours duquel le Ruban Bleu changea cinq fois de titulaire. Pour rester finalement au « QUEEN MARY » qui, en août 1938, battit tous les records en effectuant la traver-

sée en 3 jours, 20 heures et 42 minutes à la vitesse de 31 nœuds 69.

La guerre empêcha le navire français de tenter d'en appeler à son honorable défaite.

Réquisitionné par les services américains de la défense qui le rebaptisèrent « LA FAYETTE », il fut transformé en transport de troupes. Le 9 février 1942, dans le local où l'on avait entreposé des ceintures de sauvetage en kapok, un faux mouvement d'un ouvrier armé d'une lampe à souder alluma un incendie. En quelques minutes le feu avait envahi tout le bâtiment.

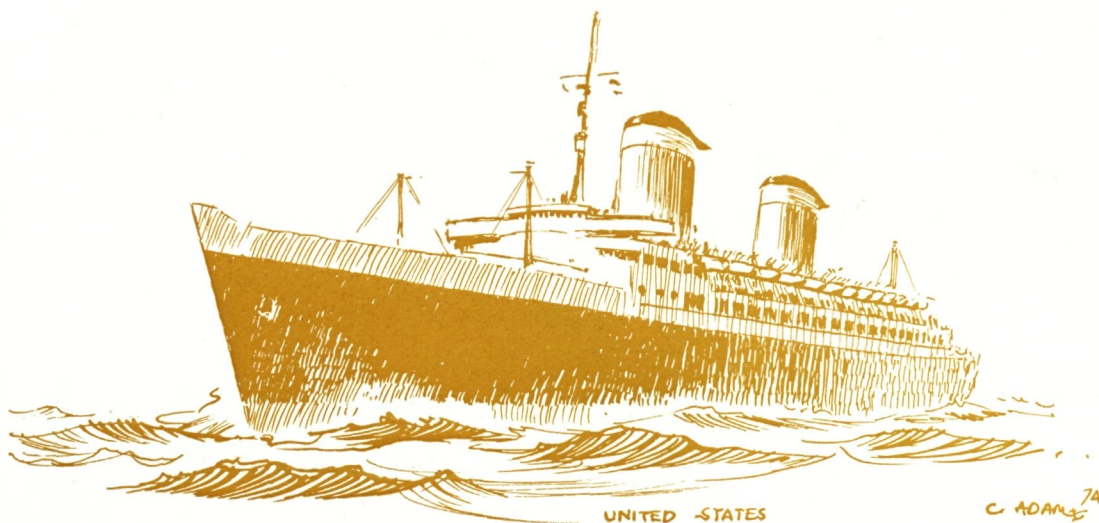
Douze heures plus tard, noyé sous des milliers de tonnes d'eau, le « NORMANDIE », orgueil de la flotte marchande française, chavirait dans la vase du port de New-York. On le remit à flots en 1943 au prix d'efforts inouïs. Peu de temps après, il fut envoyé à la démolition.

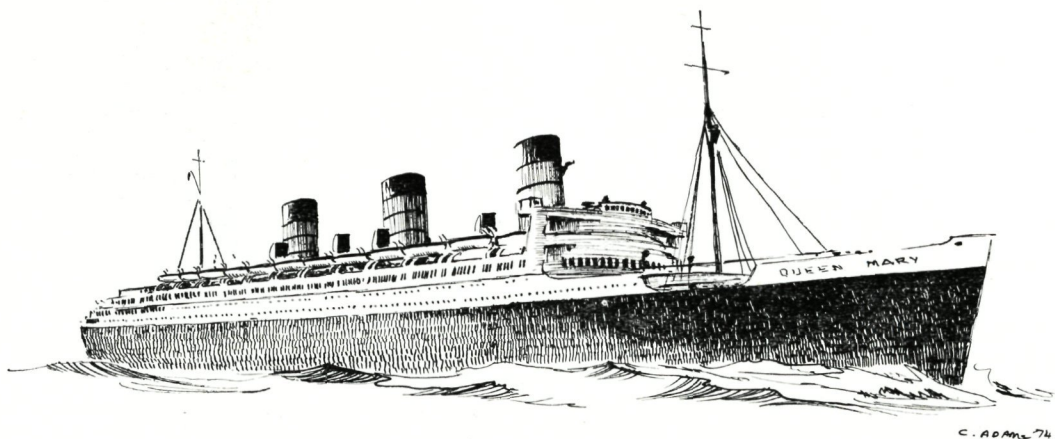
La paix rétablie, le « NORMANDIE » disparu et, le « QUEEN ELIZABETH » respectant le droit d'aînesse, le « QUEEN MARY » restait le paquebot le plus rapide du monde.

Mais une fois encore les conditions techniques avaient changé. La distillation de l'eau de mer dans des bouilleurs à basse pression permettait de produire directement les importantes quantités d'eau douce nécessaires aux chaudières ; des gains importants avaient été réalisés dans la consommation de combustible : l'extension de la soudure électrique et l'utilisation d'alliages légers aboutissaient à des réductions de poids de plus en plus appréciables. Bref, il n'était plus nécessaire d'atteindre une jauge de 80.000 tonnes pour transporter 3.000 personnes d'un continent à l'autre à la vitesse de 30 nœuds.

La jeune construction navale américaine allait le démontrer en lançant, en juillet 1952, le « UNITED STATES » de 51.500 tonnes qui, dès son premier voyage relia les U.S.A. à l'Europe en 3 jours, 10 heures, 40 minutes à la vitesse de 35 nœuds 59, s'appropriant ainsi le Blue Ribbon.

On se demanda, alors, si ce record qui eut paru invraisemblable aux pionniers du « GREAT WESTERN » serait un jour battu. Il ne le fut jamais. Le temps de la course au prestige de la conquête du Ruban Bleu à tout prix était révolu. Seuls comptaient désormais confort et rentabilité.





Le confort y fut toujours. Côté rentabilité, on ne pût bientôt plus en dire autant. Un ennemi était né, l'avion, qui s'avéra rapidement menaçant. La bataille de l'Atlantique changea de plan; elle ne mettait désormais plus aux prises les grands paquebots de luxe de nationalité différente, elle opposait les compagnies maritimes aux compagnies aériennes. A l'avantage de celles-ci.

Alors qu'en 1953, le paquebot transportait encore 70 p.c. des passagers transatlantiques, vingt ans plus tard - c'était hier -, ce chiffre était ramené à 3 p.c. Alors que les frais suivaient une courbe

exactement inverse. La lutte devenait impossible. La Grande-Bretagne le comprit la première. Elle vendit son « QUEEN ELISABETH » à un groupe américain qui l'a transformé en hôtel flottant sur la côte de Floride. Les Américains ont cédé leur prestigieux « UNITED STATES » à l'U.S. Navy qui en fera un transport de troupes. Allemands et Italiens les ont imités. Restait le « FRANCE », dont le destin est, lui aussi, scellé.

L'épopée des grands paquebots est parvenue au terme du voyage.

J.M. de DECKER



**Avez-vous déjà la
"Cravate force navale,, ?**

**Hebt U reeds een
"Zeemachtdas,, ?**

hydrografische analyse van de scheldemonding ten oosten van de meridiaan 3° 05' tot vlissingen (*)

door c. van cauwenberg, hydrograaf

De studie van de beweging der sedimenten op de zeebodem vormt momenteel nog een vrij ingewikkeld probleem waaraan vele oorzaken ten grondslag liggen. De studie van oude, voldoende betrouwbare hydrografische kaarten kan nochtans een en ander verklaren in verband met de vroegere situaties der banken en vaarwaters en de geleidelijke evolutie naar de huidige toestand. Uit het sinds 1800 beschikbare kaartenmateriaal met betrekking tot de Scheldemonding werden elf kaarten gekozen. Nadat projectievlak, schaal en reductievlak uniform werden gemaakt, kon tot onderlinge vergelijking worden overgegaan.

INLEIDING

De verandering van het reliëf der zeebodem door de beweging der sedimenten is een probleem dat vanuit verschillende oogpunten kan benaderd worden.

Men vermoedt dat langs onze kust bodemtransport wordt veroorzaakt door de stromen, stormen, monding van rivieren. Het is nochtans moeilijk uit te maken aan de hand van allerlei oceanografische toestellen, die dit bodemtransport meten, wat zich in een bepaald zeegebied met een zekere uitgestrektheid globaal voordoet. Het gebruik van radioactieve en fluorescerende tracers betekent weliswaar een groot winstpunt (1), doch dergelijke opzoekingen in de bewegingsmechanismen der sedimenten beperken zich veelal tot relatief kleine gebieden, vooral omwille van de hiermee gepaard gaande grote onkosten.

Door het raadplegen van oudere zeekaarten wordt dit vraagstuk louter « hydrografisch » onderzocht: hierbij wordt het woord « hydrografie » gebruikt in zijn engere betekenis: nl. die tak der wetenschap, welke de juiste vorm van het aardoppervlak - voor zover van belang voor de scheepvaart - vaststelt en bekendmaakt in een voor de zeeman passende vorm, namelijk de zeekaart (Dit is trouwens de definitie, die het Internationaal Hydrografisch Bureau van Monaco eraan gegeven heeft).

Deze studie van de Scheldemonding baseert zich volledig op beschikbare oudere hydrografische kaarten, die ons op regelmatige tijdstippen of periodes een beeld bijbrengen van de vroegere toestanden der banken en vaarwaters.

De onderlinge vergelijking van deze kaarten laat ons toe de evolutie daarvan na te gaan vanaf de vroegste - door betrouwbare gegevens gefundeerde - periode tot op heden. Soms zal het ook mogelijk zijn hieruit bepaalde conclusies te trekken

met het oog op de te verwachten toekomstige evolutie. Iedere verandering in de toestand is dan ook te beschouwen als een gevolg van het resulterend bodemtransport in een of andere richting.

Ten einde echter deze vroegere gegevens zo nauwkeurig mogelijk te kunnen interpreteren is het vanzelfsprekend nodig zekere correcties op de dieptecijfers der kaarten toe te passen; de onderlinge vergelijking van de gegevens is slechts mogelijk indien én hetzelfde systeem van kaartprojectie én hetzelfde reductie- of herleidingsvlak der dieptecijfers aangewend wordt.

Aldus zijn op alle kaarten in bijlage - schaal 1/100.000 - de parallellen en meridianen weergegeven in Europese geografische coördinaten; het gebruikte reductievlak is het niveau van het lokaal gemiddelde der laagste laagwaterstanden bij springtij (vlak H): dit vergelijkingsvlak is momenteel gebruikelijk op de huidige Belgische en Nederlandse zeekaarten.

Bij het opzoeken van al deze oudere gegevens werd vanzelfsprekend getracht zo ver mogelijk in de tijd achteruit te gaan; bij dit alles komt men tot het besluit dat de eerste min of meer betrouwbare hydrografische zeekaarten dateren van omstreeks 1800. Zeekaarten van vroegere datum missen veelal precisie en details. Zij geven hoogstens een vaag en kwalitatief idee van ondiepten en vaargeulen. Ook de vermelding van de kaartprojectie of, ten minste, een aanduiding van merkwaaardige punten, zoals bij voorbeeld kerktorens, zijn meestal niet aanwezig.

Het was de Franse hydrograaf Beautemps-Beaupré, die langs onze kust de eerste gekende hydrografische zeekaart opmaakte. Dit document is bijgevolg de eerste opname in een reeks van elf, die besproken worden.

Uittreksel uit « Het Ingenieursblad », nr. 17 van 1 september 1966.

Er valt echter op te merken dat bij de interpretatie van deze oudere gegevens met een zekere voorzichtigheid te werk moet gegaan worden. Inderdaad waren vroeger de uitvoeringsmethoden nog primitief: het handlood - ongetwijfeld zo oud als de zeeman zelf - werd langs onze kust nog gebruikt tot 1940. Vervolgens kunnen de aangenomen correcties betreffende reductievlakken en projectiesystemen ook nog zekere onvolmaaktheden bevatten omdat de vroegere gebruikte referentievlakken der kaarten niet zo precies omschreven zijn. Bovendien maken ze geen melding van het gebruikte projectiesysteem zodat alleen met behulp van merkwaardige punten (kerktorens) een geografisch net diende aangebracht. Beide opmerkingen betreffen vooral de karten I - VI (tot 1878). Hierbij wordt ook verwezen naar de studie van Ir. P. De Mey van 1894 (2): hierin worden dezelfde reeks kaarten tot 1878 besproken, dit echter in hun oorspronkelijke vorm, dus niet verbeterd. Voor sommige van deze kaarten werden thans correcties tot - 10 à 12 dm - toegepast op de oorspronkelijke dieptecijfers om het huidige H-vlak te bekomen. Dit alles laat een betere onderlinge vergelijking toe. Op deze verbeterde kaarten **is men toch goed in staat evoluties in de topografie der zeebodem na te gaan**, die zelfs geëxtrapoleerd kunnen worden met het oog op de nabije ontwikkeling van banken en vaarwaters. Dergelijke manier van bankenonderzoek wordt o.a. in Engeland toegepast; daarom wordt als voorbeeld verwezen naar een tweetal studies over de beweging van banken gelegen nabij de Engelse SE kust (3 en 4).

BESPREKING DER HYDROGRAFISCHE KAARTEN

In totaal werden 11 kaarten samengesteld vanaf het begin der XIXe eeuw tot op recente datum.

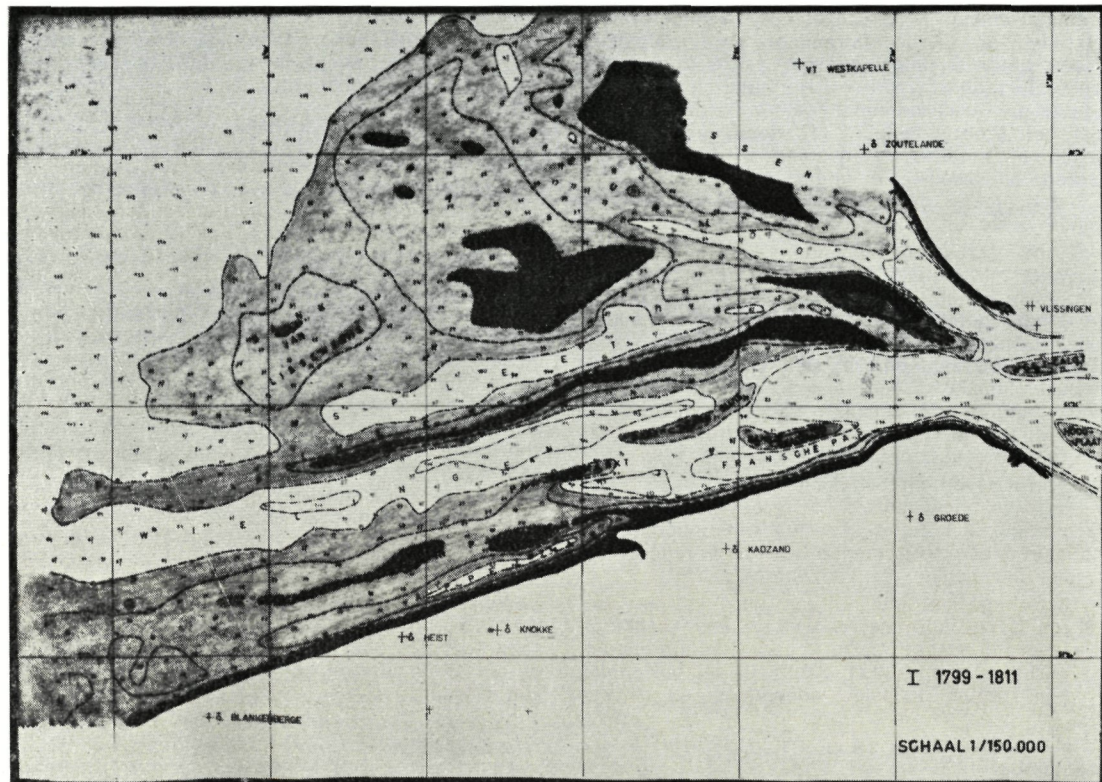
Aldus zijn alle gecorrigeerde gegevens verzameld op minuut-plannen - schaal 1/50.000e - voorzien van alle mogelijke details - dieptecijfers en dieplijnen -. De kaarten in bijlage zijn de samenvattingen ervan: ze vertonen dieptelijnen met enkele dieptecijfers vooral minima op banken. Meestal was het ook onmogelijk het nodige kaartenmateriaal te vinden voor een bepaald jaar: zo werden plannen samengesteld uit meerdere opnamen, daterende van omstreeks dezelfde periode; alzo zijn soms 2 jaartallen opgegeven, die deze periode omvatten.

I. - Kaart 1799 - 1801

Opgemaakt door de franse hydrograaf Beautemps-Beaupré, en overgenomen uit de atlas De Mey (met een schaal 1/150.000).

De banken « Bol van Heist » (minimum 6 dm) en « Bol van Knokke » (min. 19) - samen Innerbank genoemd - vormen één geheel, samen met de « Walvischstaart » (droogvallend). De « Spleet » - ten onrechte door Beautemps-Beaupré de « Wielingen » genoemd - is ten N van vermelde bankengroep een tamelijk diepe vloedgeul, waarbij de 8 meter dieptelijn zelfs bijna de meridiaan 3°25' bereikt. Men bemerkt nochtans een drempel van 77 dm ter hoogte van « Bol van Heist » en « Bank van Lisseweghe » (min. 38) - nu « Droogte van Schooneveld » genoemd -. In de « Wielingenpas » zelf maakt de « Bank van Sluis » (min. 35) een door haar ligging een vrij aanzienlijke hindernis uit voor de scheepvaart; ook is deze bank nog door een 8 m-lijn verbonden met de « Innerbank ».

Ten S van de « Wielingen » (min. 84 dm aan W kant) bemerken wij de banken « Binnen-Paardemarkt » (min. 21) en « Paardemarkt » (min. 36)



waar een ebgeul tussen beide een wig dreigt te vormen.

Ook het « Bankje van Kadzand » (min. 45) vernauwt fel de toegang tot de eigenlijke Scheldemonding; ten S hiervan is een tamelijk diepe geul, de « Fransche Pas », aanwezig.

De pas van de « Deurloo » scheidt de « Raan » (min. 15) en « Elleboog » (droogvallend) van de « Rassen ».

Nabij Vlissingen ontdekt men nog een bank « West-Calot » (min. 45); de vaargeul tussen Walcheren en de « Elleboog », de huidige « Sardijngeul », had toen nog een breedte van nagenoeg 1100 m. tussen de 8 m. lijnen.

II. - Kaart 1825

Gepubliceerd door de Nederlandse Marine met schaal 1/50.000.

« Bol van Heist » (min. 22 dm) en « Bol van Knokke » (min. 22 dm) - nu het « Ribzand » genoemd - zijn nog onderling verbonden door éénzelfde 6 meterlijn.

De « Spleet », die thans een geringere diepte vertoont, wordt ten S van de « Schooneveld » bank (min. 36) onderbroken aan de 8 m. lijn; op de drempel is er nog een cota van 73 dm aanwezig. Ook aan de E-zijde is de 8 m. lijn reeds ingekort en de 6 m. lijn wordt zelfs in NE richting omgebogen. Dit laatste verschijnsel vindt wellicht zijn oorsprong in de noordelijke beweging en de westelijke uitbreiding van de bankenformatie « Walvischstaart » en « Elleboog » (beiden droogvallend). Daartussen is een zeer smalle geul (max. diepte 97) aanwezig, wellicht het dieper, oostelijk verlengstuk van de « Spleet ».

Op zijn beurt wordt vermelde N-beweging veroorzaakt door de steeds in westelijke zin doordringende en in breedte uitzettende ebgeul ten S van de « Walvischstaart ».

Let hierbij op de ligging der « Hompels » (min. 32) - de latere « Sluissche Hompels » - die inzake vorm nog weinig gemeen hebben met de vroegere « Bank van Sluis ». Het is goed mogelijk dat laatstvermelde bank zich in ENE-richting verplaatste om ten slotte halt te houden ten S van de ebgeul tussen de E-kant van het « Ribzand » en het « Bankje van Kadzand » (min. 11), dat intussen « droger » wordt en uitbreiding neemt naar het E.

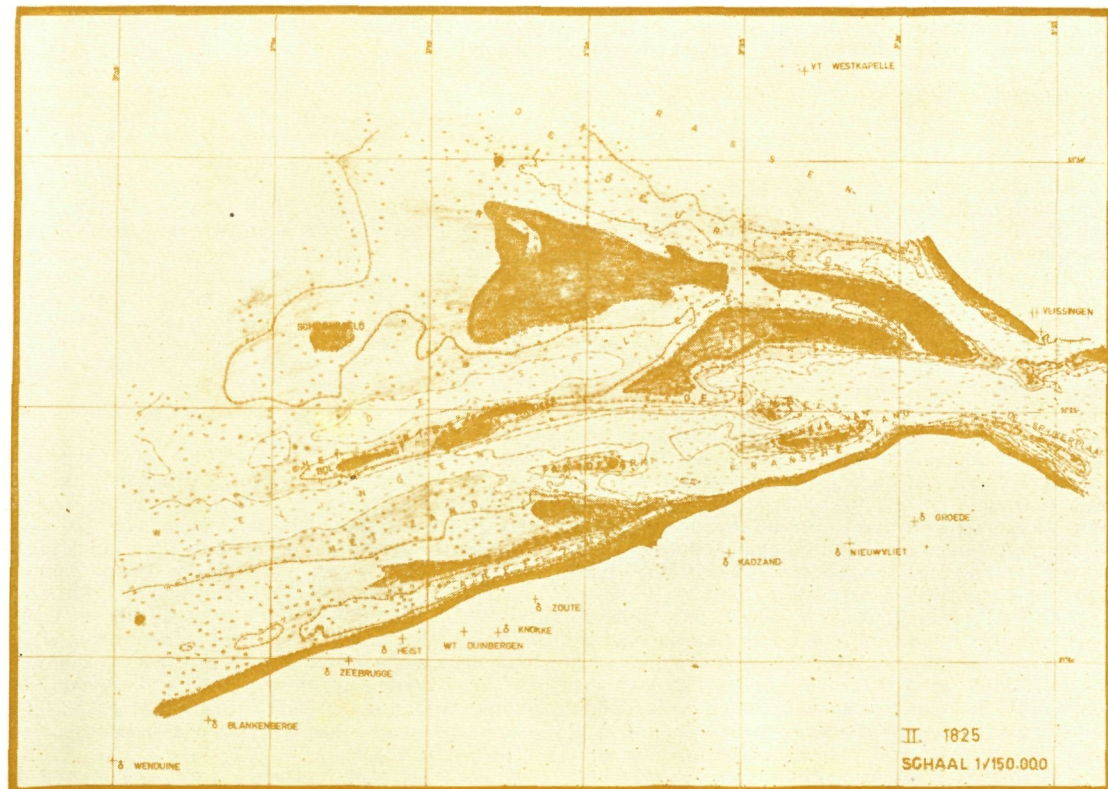
Ten N van het « Zand » vernauwt de « Wielingen » (min. 83 à 85 dm ten W); aan de S kant ervan verplaatst zich de « Paardemarkt » (min. 39) - die intussen in oppervlakte is vergroot - in NE richting en is nu voorgoed afgescheiden van de « Binnen-Paardemarkt » (min. 11 à 14) door een ebgeul. De « Appelzak » - ook reeds voordien aanwezig - neemt uitbreiding aan de E-kant. Houdt dit mischien verband met de Zwinmond, die zich intussen eveneens naar het NE heeft verplaatst?

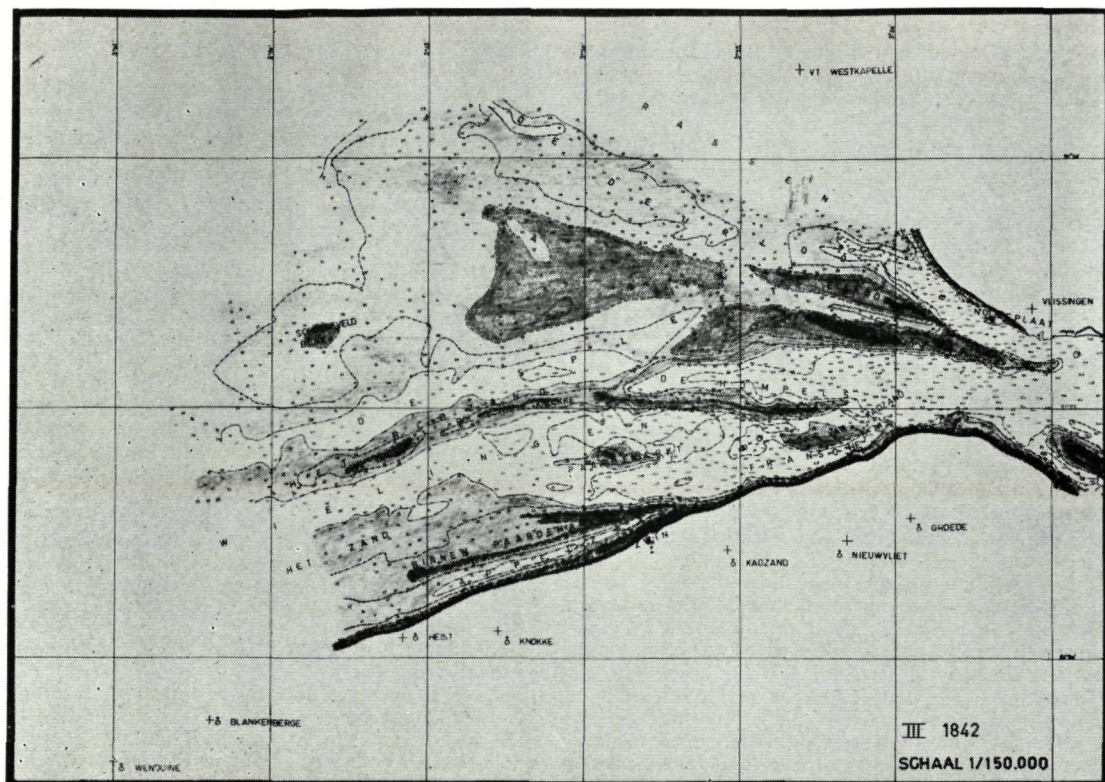
De « Deurloo » is ten W minder ver tussen de « Raan » (min. 4), « Elleboog » (droogvallend) en de « Rassen » doorgedrongen, terwijl de vroegere « West-Calot » (min. 43) reeds door een 10 m. lijn

III. - Kaart 1842

Gepubliceerd door de Nederlandse Marine, met schaal 1/50.000.

Een verschijnsel - dat wij ook later nog terugvinden - bestaat er in dat de « Bol van Heist » (min. 23) vooral met zijn W-zijde in SSE-richting zou verschuiven, terwijl de « Bol van Knokke » (min. 36) blijkbaar een aanzienlijke beweging in NE zin verbinding heeft met de « Elleboog ».





ondergaat: de smalle geul tussen beide banken in - reeds aanwezig op de vorige kaart met minimum van 49 à 51 dm - verdiept zich nu tot 70 à 73 dm.

De diepten in de « Spleet », handhaven of vergroten zich. De evolutie van de vloodschaar - ten E van de « Spleet » - en de ebschaar - ten N van de « Hompels » (min. 10) gaat verder door en is ook heel belangrijk voor later. Er wordt hierbij verwezen naar de theorie vooropgesteld door Ir. J. Van Veen van de Rijkswaterstaat in Nederland (5), waarbij aangegeven wordt dat eb- en vloedstroom hun eigen geulen hebben, met de parabool als erosievorm; deze geulen verraden ons als 't ware het resulterend bodemtransport ter plaatse.

In dit geval worden nu de « Hompels », een bijna rechtlijnig en smal geheel en omzomen de S-kant van de krachtige ebgeul, die ook de « Walvischstaart » en de « Elleboog » (beide droogvallend) dwingt hun N beweging te vervolgen. De oude geul tussen « Elleboog » en « Walvischstaart » handhaaft zich doch heeft ten gevolge van genoemde evolutie een draaiende beweging ondergaan, tegengesteld aan de uurwerkwijzerzin. Hierbij heeft de « Walvischstaart » naar het E uitbreiding genomen zodat de versmelting met de vroegere « West-Calot » bank een feit is geworden.

Ook de « E-Deurloo », die zich in NNE zin verplaatst, ondergaat op zijn beurt blijkbaar de sterke invloed van genoemde ebgeul in de Scheldemonding.

In de « Wielingen » ter hoogte van het « Zand », verschuift de 8 m. lijn landwaarts: de noordelijke uitloper van de « Binnen-Paardemarkt » (min. 0 à 4) wijkt verder voor de noordelijke gelegen ebgeul, terwijl de zogenaamde « drift » van de eigenlijke « Paardemarkt » (min. 30) in ENE-richting verder

gaat. Afgezien van de vorming van een drempel van 76 dm, is de « Appelpas » in ligging en diepte ongewijzigd gebleven, hoewel de Zwinmondiging zich weer in E-zin heeft verplaatst.

Het « Bankje van Kadzand » (min. 47) wordt dieper en geeft zelfs de indruk zich ten E te zullen verbinden met de kust. Immers ten S vertoont de anders diepe « Fransche Pas » nu toch een drempel van 93 dm.

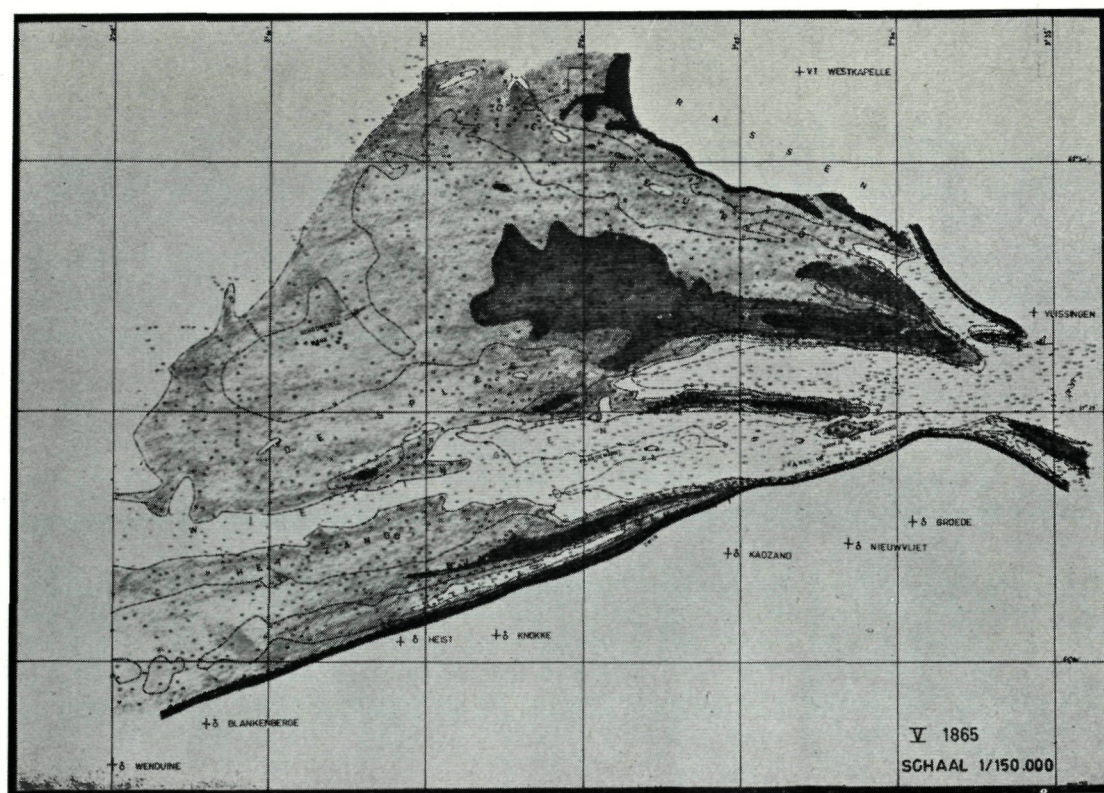
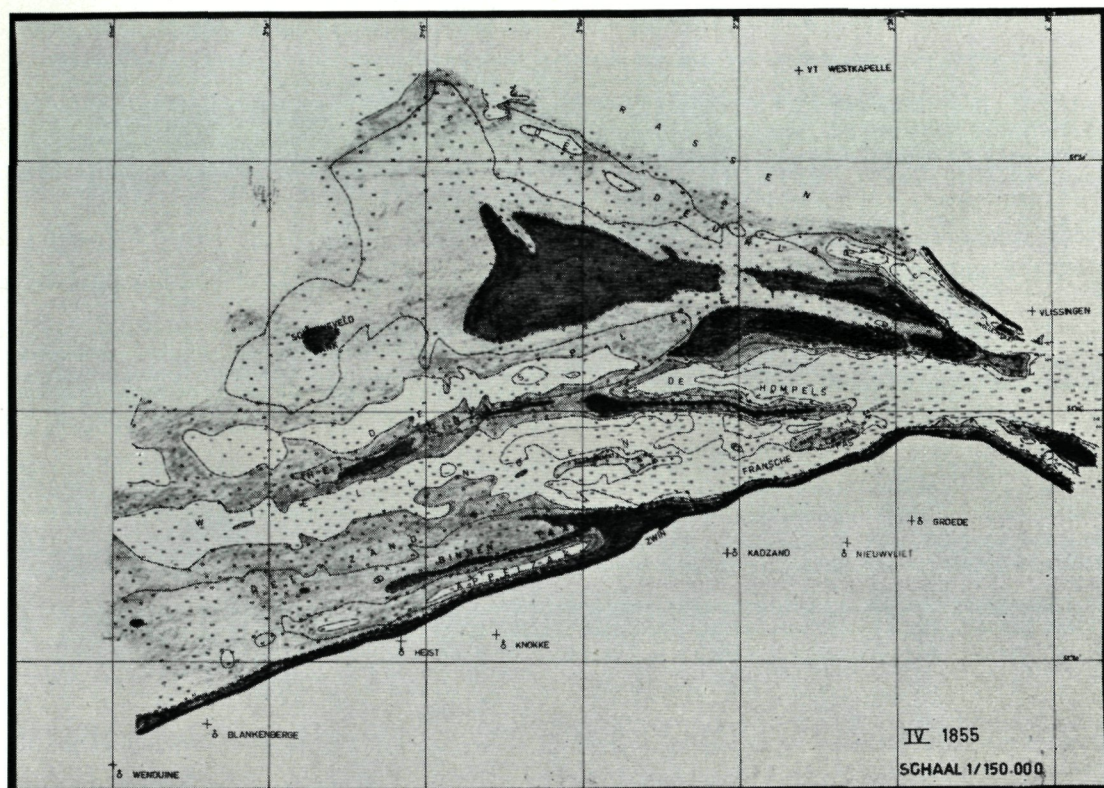
Bemerk verder nabij Vlissingen het ontstaan van een strandbankje, de « Nolleplaat » (min. 23) genaamd - een verschijnsel dat later blijkbaar grote invloed zal hebben op de vernauwing van de « Galgeput » (zie later). De grote stabiliteit der « Schooneveld » bank (min. 36) en « Raan » (min. 14) is verder opmerkelijk.

IV. - Kaart 1855

Gepubliceerd door de Nederlandse Marine met schaal 1/50.000.

Met het voorgaande als referentie, blijkt dat er nu niet zo veel wijzigingen in de toestand zijn ingetreden. De « Bol van Heist » (min. 19) en de « Bol van Knokke » (min. 25) handhaven zich alsook de « Spleet ». Verder is er nu een status-quo in het verloop van de eb- en vloedparabool nabij de « Hompels » (min. 2), « Walvischstaart » (droogvallend) en E-« Spleet ». Hierdoor is de ligging van de « Walvischstaart » - « Elleboog » (droogvallend) onveranderd gebleven alsook deze van de « Deurloo ». Bij de « Hompels » is de lichte knik in de rechtlijnige structuur der bank - ook reeds aanwezig op de vorige kaart - het begin van een latere belangrijke evolutie.

Het « Bankje van Kadzand » (min. 53) is met het ondiepste gedeelte meer oostwaarts getrokken,



hoewel de « Fransche Pas » ten S zich steeds goed handhaaft.

Ook de « Wielingen » heeft ongeveer hetzelfde uitzicht behouden, alsmede het « Zand », in mindere mate de « Binnen-Paardemarkt » (min. 0 à 7 dm), en zelfs de « Paardemarkt » (min. 62); op deze laatste bank vergroten echter de dieptecijfers, hetgeen wel wijst op een verdere erosie.

De « Appelzak » is aan de E-zijde ingekort terwijl hierdoor de verbinding van de « Binnen-Paardemarkt » met de kust veel breder is geworden. Bemerkt ook de verdere evolutie van de « Nolleplaat » (min. 26) die zich van het strand afzondert en een SE beweging inzet.

De « Schooneveld » (min. 36) en de « Raan » (min. 4) kunnen eens te meer als voorbeelden dienen van vrijwel geheel stabiele bankenformaties.

V. - Kaart 1865

Gepubliceerd door de Nederlandse Marine met schaal 1/50.000.

Een nogal aanzienlijke beweging der « Bol van Heist » (min. 23 dm) in zuidelijke richting en van de « Bol van Knokke » (min. 23) in oostelijke zin treft ons op het eerste zicht.

Hierdoor komt een vlakte vrij, waar een ebgeul een gemakkelijke doorgang tussen beide banken kan verwezenlijken. De « Spleet » heeft nu overal mindere diepten dan voorheen. Misschien vult deze geul zich met sedimenten komende van het westen.

Maar ook heeft de werking van de vroegere eb- en vloed-schaar ten E deze toestand ongetwijfeld beïnvloed.

Inderdaad, de krachtige ebgeul is bijna doorgebroken tussen de « Hompels » (nu droogvallend) en de

« Bol van Knokke » - de drempel is er 75 à 77 dm - en is de vloedgeul in de « Spleet » als 't ware voorbijgeschoten, hetgeen wellicht het ondieper worden der vroegere vloedgeul aldaar tot gevolg had.

De « Hompels » (rechtlijnige vorm) en het « Bankje van Kadzand » (min. 38) zijn enigszins in noordelijke richting verschoven, waardoor de « Fransche Pas » nu breder wordt. Ook de « Walvischstaart » en vooral de « Elleboog » (beide droogvallend), met de 81 dm - diepe en oude geul (zie vroeger) ertussen, hebben een noordelijke beweging ondergaan. Dit is ook het geval met de E-zijde van de « Deurloo ».

In de « Wielingen » (Westkant) behouden de 8-m. lijnen over 't algemeen hun zelfde ligging. Ten E van het « Zand » is deze pas echter veel breder geworden, vooreerst door de verdere uitschuring op de « Paardemarkt » (min. 80) en ook doordat de vroegere uitloper van de « Binnen-Paardemarkt » (droogvallend) nu totaal verdwenen is. De « Appelzak » neemt terug meer uitbreiding naar het E.

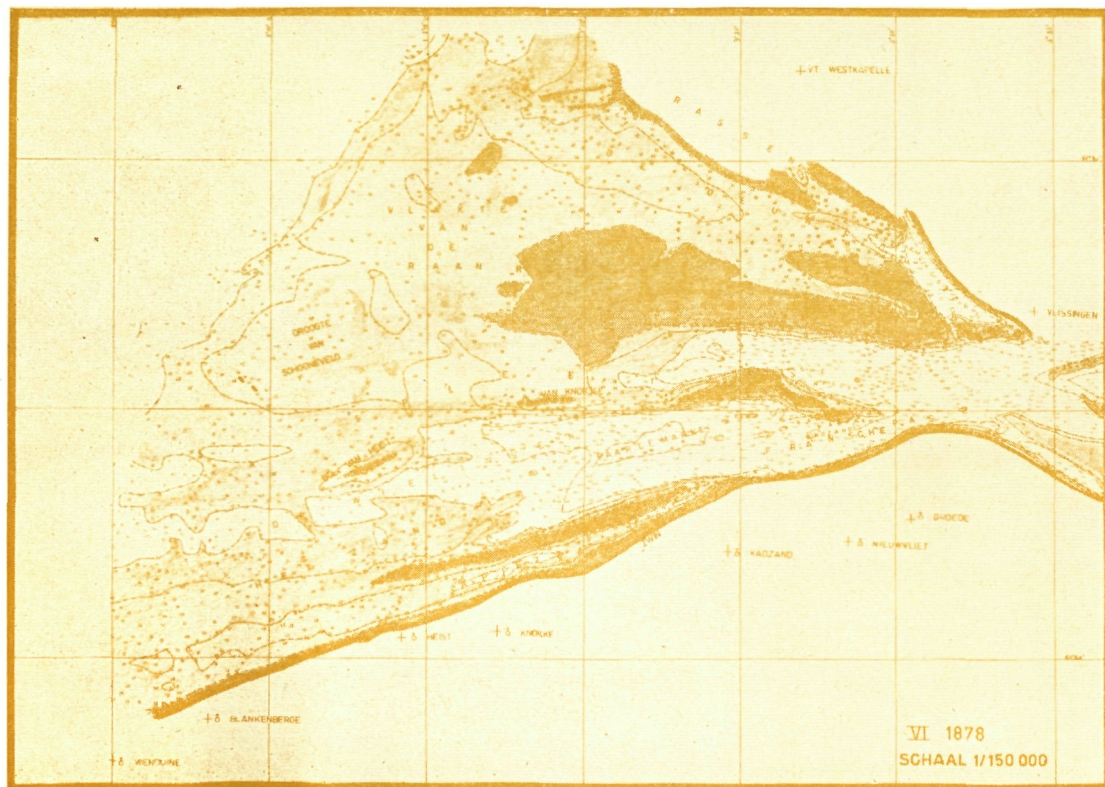
Bemerkt verder nabij Vlissingen de westelijke uitbreiding van de « Nolleplaat » (min. 22), die aldaar de vaargeul totaal dreigt af te sluiten.

Op de « Schooneveld » (min. 44) zijn de minima nu vergroot terwijl de « Raan » (min. 9) tengevolge van het terugtrekken van de « Spleet » ten S zich reeds stevig met de « Walvischstaart » verbonden heeft.

VI. - Kaart 1878

Gepubliceerd door de Nederlandse Marine met schaal 1/50.000.

« Bol van Heist » (min. 29) en « Bol van Knokke » (min. 34) zijn onveranderd gebleven. In de « Spleet »



heeft de vorige toestand zich schijnbaar gestabiliseerd, hoewel deze geul zich in het E nog meer heeft teruggetrokken ten voordele van de « Raan » (min. 13), die zich naar het S uitbreidt.

De « Schooneveld » bank (min. 41) vertoont steeds dezelfde vormen als voorheen. Bemerkt ook het invoeren van de benaming « Vlake van de Raan ». De ebgeul ten N van de « Sluissche Hompels » (droogvallend) schijnt ten W iets in kracht te zijn afgenomen : een drempel van 61 dm scheidt deze bank terug van de « Bol van Knokke ».

Haar invloed op de noordelijk gelegen « Walvischstaart » en « Elleboog » is echter des te groter geworden : zie immers opnieuw een aanzienlijke verschuiving in N richting. Zelfs de « Deurloo » is onderhevig aan deze evolutie. Hierdoor wordt de « Galgeput » aan de noordzijde versmald. De « Nolleplaat » (min. 20) op haar beurt heeft nu bijna de S-zijde van vermelde geul afgesloten. In de « Deurloo » heeft zich een diepere geul (84 dm) gevormd, tussen het « Bankje van Zoutelande » en de « Rassen ».

De « Wielingen » pas is ten W zeer smal (tussen de 8 m. lijn) : bemerk er zelfs een drempel van 77 dm. De ebgeul tussen « Bol van Knokke » en « Bol van Heist » neemt uitbreiding naar het Westen, hetgeen een interessante aanwijzing is voor de vorming van het latere « Scheur ».

Van de « Paardemarkt » (min. 87) rest nu nog enkel een diepe drempel terwijl de « Binnen-Paardemarkt » (droogvallend) een zeer lange, smalle en ondiepe bank is ; de « Appelsak » ten S heeft zich aan de E-zijde verlengd en is ten W en in het midden enigszins ondieper geworden.

Het verloop der « Sluissche Hompels », dat reeds vroeger werd besproken, heeft zich opnieuw gewijzigd door de vorm aan te nemen van een om-

gekeerde letter V ; meteen verplaatst deze formatie zich noordwaarts. Het « Bankje van Kadzand » (min. 24) wordt als 't ware met deze beweging meegeleurd en geeft de indruk ook met de « Hompels » te zullen versmelten.

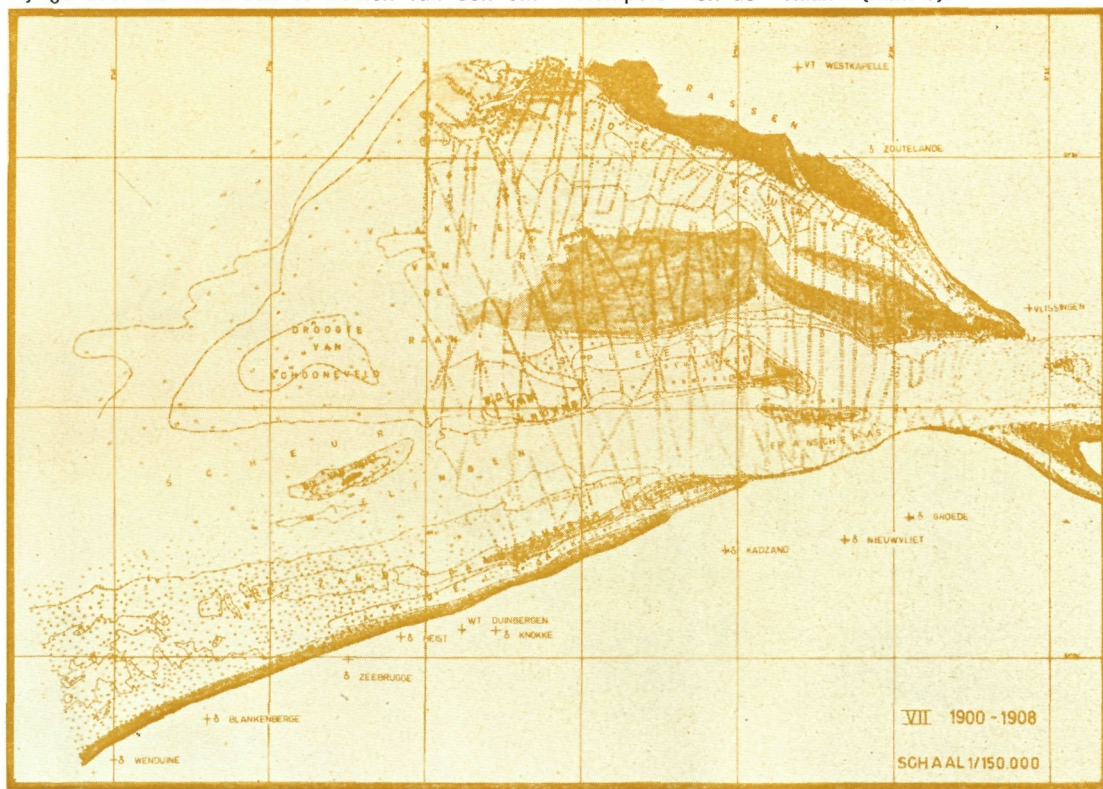
Al met al is hierdoor de « Fransche Pas » verbreed ; dit feit zal voor later een heilzame invloed hebben op de verruiming van de « Wielingen » en op de doorzetting van de ebgeul in het huidige vaarwater « Scheur ». Dit alles gebeurt echter ten nadele van de ebgeul ten N der « Sluissche Hompels », wier invloed langzamerhand in kracht zal afnemen.

VII. - Kaart 1900-1908

Samengesteld met Belgische (plan Wenduine-Knokke van 1900-1901 op schaal 1/20.000 en plan Dunkerque-Flessingue van 1901-1908 op schaal 1/80.000) en Nederlandse (Minuutblad Zeegat van Vlissingen S 11 van 1908 op schaal 1/25.000 en Minuutblad Rede Vlissingen en Sardijngeul S 12 van 1908 op schaal 1/20.000) gegevens.

De minima-cijfers van de « Bol van Heist » (min. 27 dm) vindt men nu ongeveer 250 m. meer ten S terug, terwijl de « Bol van Knokke » (min. 41) nu enigszins in SW richting is verschoven. Tussen de « Droogte van Schooneveld » (min. 48) en de « Bol van Heist » lijkt de vroegere « Spleet », nu weer aanzienlijk verdiept : de ebgeul ten E is trouwens nog verder doorgedrongen.

De aandacht wordt erop gevestigd dat op de oude kaarten de ebgeul ten N der « Sluissche Hompels » (min. 11) nu de benaming krijgt van « Spleet ». De ligging en strekking van deze geul is intussen gevoelig gewijzigd ; over 't algemeen heeft ze zich naar het N verlengd (voort de W-kant) en geraakt geklemd tussen de zich NW bewegende « Sluissche Hompels » en de « Raan » (min. 1).



De driehoekige vorm van de « Sluissche Hompels » is nu nog meer tot uitdrukking gekomen ; de oorzaak van deze eigenaardige gedaanteverwisseling is wellicht te zoeken in de geleidelijke verandering der richting van de overheersende stroom (hier ebbe) : inderdaad, terwijl voorheen de ebgeul ten N een E-W richting aannam, is deze thans NW geworden. De bank heeft op haar oostflank deze evolutie gevolgd. Bemerkt trouwens nu ook voor het eerst een wigvormige deuk in de 4 m.-lijn der « Walvischstaart ». Het doorzetten van de ebstroom naar de « Wielingen » en de hiermee gepaard gaande erosie gebeurt nu voortaan meer ten S van de « Sluissche Hompels », hetgeen - dit werd reeds aangehaald - de « Wielingen » pas en de latere « Scheur » meer ten goede zal komen.

De « Walvischstaart » (droogvallend) blijft steeds verbonden met de « Raan » terwijl aan de E-kant de « Elleboog » zich met de « Nolleplaat » heeft versmolten. Bovendien wordt ook de verbinding met de « Walvischstaart » solieder, daar de vroegere geul daar totaal verdwenen is. Daardoor is de « Galgeput » versmald en wordt de zeer enge toegangsweg ten S verlegd tot zeer dicht langs de kust nabij Vlissingen. Bemerkt ook nog steeds de aanwezigheid van een ebgeultje tussen het « Bankje van Zoutelande » (droogvallend) en de « Rassen ». In de « Wielingen » laat de « Bank van Kadzand » (min. 48) zich niet verder door de « Sluissche Hompels » op sleeptouw nemen, doch daardoor is deze bank tot verdwijnen gedoemd.

De « Binnen-Paardemarkt » (min. 13) - voortaan kortweg « Paardemarkt » genoemd, daar de « vroegere » nu vrijwel totaal verdwenen is - wordt ook niet door de erosie gespaard. De « Appelzak » vertoont zich nu als een 15 km. lange (vloed-) geul.

VIII. - Kaart 1921-1925

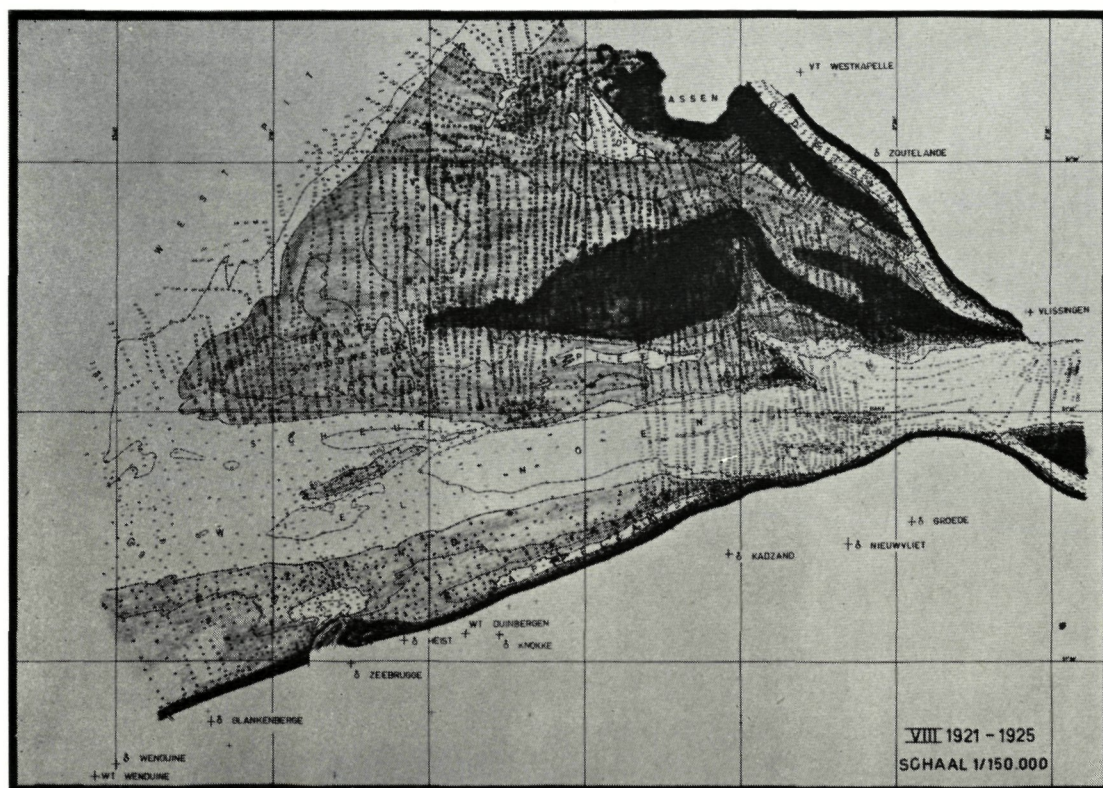
Samengesteld met Belgische (plan Wandelaar-Cadzand van 1925 op schaal 1/20.000) en Nederlandse (minuutblad Westerschelde en Deurloo S 32 van 1921 op schaal 1/25.000 en Monden van de Schelde S 36 van 1922 op schaal 1/50.000) gegevens.

De ligging der « Bol van Heist » (min. 38) en « Bol van Knokke » (min. 47) blijft ongewijzigd terwijl de « Scheur » nog verdiept. Tussen vermelde banken is een reeds diepe drempel van 86 à 88 dm aanwezig.

De « Spleet » vertoont zich voor het eerst afgezonderd, doordat een verbinding van de noordwaarts bewegende « Sluissche Hompels » (min. 14) en « Walvischstaart » (droogvallend) is tot stand gekomen. Tussen de « Bol van Knokke » en de « Sluissche Hompels » vormt zich nu ook een bank « Carolusbankje » (min. 39) genoemd. Ten NE der « Hompels » neemt de ebgeul een duidelijke NW richting aan : de inham in de 4 m. dieptelijn doorheen de « Walvischstaart » verplaatst zich meteen ook dieper noordwaarts.

Tussen de « Walvischstaart » en de « Elleboog » (droogvallend) vormt zich ten S een secundair ebgeultje, dat ook op de vorige kaart in mindere mate aanwezig was. De toestand is anders status quo betreffende de « Nolleplaat », « Elleboog » en de « Galgeput », « Deurloo ».

In de « Wielingen » blijft de toestand zich gunstig ontwikkelen. Het « Bankje van Kadzand » (min. 71), dat er nog een laatste hindernis uitmaakt, is ten W sterk aangewrepen en verdiept. Zelfs op de « Paardemarkt » (min. 39) doet de erosie zich voelen : men treft er nu grotere diepten aan dan vroeger.



Hierdoor is een natuurlijke scheiding tussen de « Raan » en de « Walvischstaart » moeilijk te trekken. Ten N van de « Spleet » heeft de zuidelijke « Raan » of de westelijke « Walvischstaart » een minimum van 9 à 10 dm. Op de « Droogte van Schooneveld » (min. 41) en de « Vlake van de Raan » is deze kaart nu zeer gedetailleerd doch over 't algemeen zijn deze gebieden inzake evolutie der zeebodem zeer stabiel.

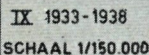
Over het geheel gezien vertoont deze kaart veel gelijkenis met de voorgaande. De ligging van de « Bol van Heist » (min. 35) en de « Bol van Knokke » (min. 34) is stationair. Ook de 8 m.-lijn die - ten

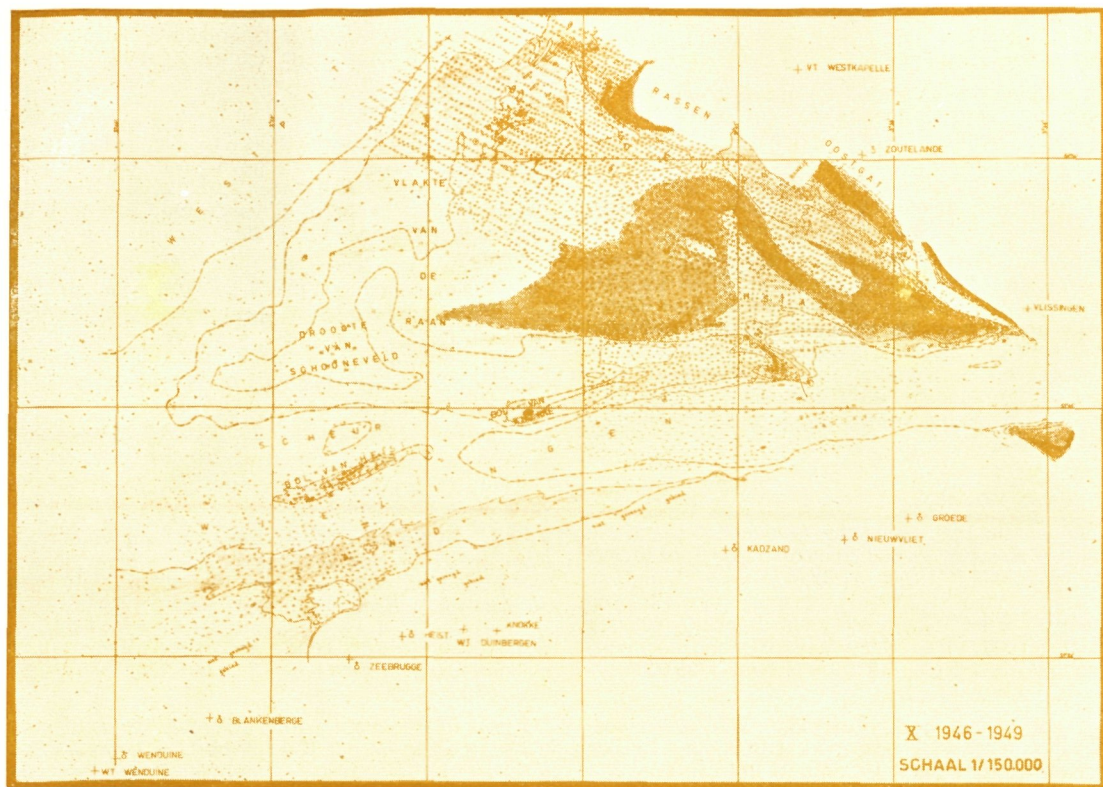
De « Raan » (min. 17) en de « Walvischstaart » behouden hun vroegere vorm; door het samensmelten met de « Elleboog » en de « Nolleploet » (beide droogvallend) is het eens te meer moeilijk een duidelijke scheidingslijn tussen beide te trekken.

In de « Wielingen » is de toestand nog verbeterd. De « Bank van Kadzand » (min. 71) is bijna geheel verdwenen en diepten groter dan 10 m. treft men nu aan tot aan de meridiaan 3°10'.

Het « Zand » is ook zeer evenwichtig van vorm en de kuil nabij de havendam te Zeebrugge verandert nauwelijks.

Op de « Paardemarkt » (min. 44) gaat de aantasting van de bodem verder terwijl voor het eerst aan de E zijde der « appenzak » een verbinding met de « Wielingen » tot stand komt (ebgeul).





X. - Kaart 1946-1949

Samengesteld met Belgische (Blankenberge-Knokke van 1947 op schaal 1/20.000) en Nederlandse (minuutblad Sardijngeul van 1946 op schaal 1/10.000, minuutblad Nr. 1 Wielingen S 209 van 1948 op schaal 1/25.000, minuutblad Deurloo S 214 van 1949 op schaal 1/25.000, minuutblad Sardijngeul S 215 van 1949 op schaal 1/10.000, Mond van de Westerschelde Nr. 203 editie september 1951 op schaal 1/50.000) gegevens.

In de «Scheur» lijkt de situatie opnieuw minder gunstig. De «Bol van Heist» (min. 32) en de «Bol van Knokke» (min. 31) zijn in ligging onveranderd doch eerstgenoemde bank heeft zich zowel ten E als ten W verlengd.

De rest van de «Spleet», ten N van de lijn «Bol van Knokke» - «Sluissche Hompels» (min. 21) vermindert in oppervlakte en geeft de indruk zich verder te zullen opvullen.

De «Sluissche Hompels» evolueert stilaan naar zijn huidige sikkelvorm.

De ebgeul ten E is nog steeds NW gericht en de wig in de 4 m. lijn der «Walvischstaart», (min. 16) is opnieuw lichtjes in NNW richting verder verschoven. De «Elleboog» en de «Nollenplaat» (beide droogvallend) handhaven hun ligging doch verdiepen enigszins.

De toegang tot het «Oostgat» en de «Galgeput» nabij Vlissingen is terug wat versmald, terwijl de «Deurloo» nu minder diep tussen het «Bankje van Zoutelande» (droogvallend) en de «Elleboog» door-dringt.

Ook de «Wielingen» vertoont ten W mindere diepten. De kuil van de havendam van Zeebrugge is in oppervlakte en diepte verminderd.

Van de «Bank van Kadzand» (min. 100) resten nog enkele minima kleiner dan 11 m.

Het Nederlandse gedeelte van de Wielingen blijft over 't algemeen ongewijzigd.

Van de niet-ontmijnde kustgebieden - na de laatste wereldoorlog - zijn geen opnamen voorhanden: aldus kan de toestand op de «Paardemarkt» en «Appelzak» niet worden nagegaan.

(vervolg en slot in het volgende nummer)



maritiem panorama

Door Korvetkapitein (reserve) H. Rogie

Deze 3de bijdrage tot ons maritiem panorama 1974 brengt beknopt haven- en scheepvaartnieuws uit eigen land.

...

ANTWERPSE ZEEHAVENTRAFIEK

Pas in oktober 1974 verschenen de NIS-statistieken i.v.m. de Antwerpse zeehaventrafiek voor het jaar 1973. Daar ze niet in ons jaarverslag verschenen in het Neptunusnummer 1/74 konden besproken worden, brengen wij nu beknopt commentaar over deze jaarcijfers.

In 1970 bereikte het zeegoederenverkeer van onze metropoolhaven een rekord met circa 80 miljoen ton. Ingevolge de ingebruikneming van de RAPL daalde deze trafiek tot 72 miljoen ton in 1971 en regresseerde zelfs tot 67 miljoen ton in 1972. Was de voorspelde teloorgang van onze grote wereldhaven ingeluid?

De jaarcijfers voor 1973 wijzen echter op een bevredigende heropleving van het zeehavenverkeer. Met 41,8 miljoen ton aanvoer en 30,4 miljoen ton afvoer boekte Antwerpen in globo 72,2 miljoen ton zeegoederentrafiek, wat een vooruitgang van 7 % betekent. Dit was vooral te danken aan een meerwaarde van 3,8 miljoen ton ertsenaanvoer alsmede aan een stijging van 1,6 miljoen ton metaalfabrikaten bij de afvoer. Zowel de Belgische trafiek als het doorvoer verkeer boekten hierbij even belangrijke winstmarges. In verband hiermee noteren wij dat nagenoeg 1/3 van de verscheepte goederen betrekking had op andere Europese landen. Zo was het verkeer met Duitsland in 1973 opgelopen tot 14,3 miljoen ton, terwijl Frankrijk 6,6 miljoen ton voor zijn rekening nam. Ondanks tal van moeilijkheden van nautische aard blijft Antwerpen nog steeds een haven van Europees formaat.

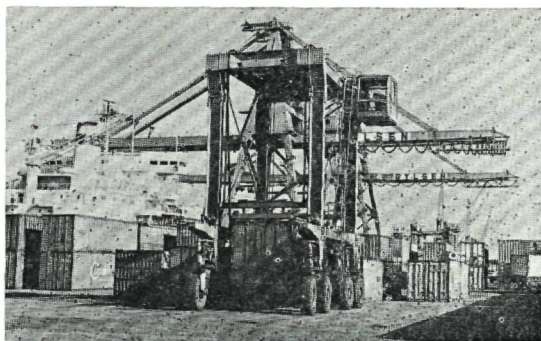
...

REKORDJAAR VOOR DE ANTWERPSE CONTAINERTRAFIEK

Ook de statistieken betreffende de containertrafiek van onze metropoolhaven verschenen zeer laat zodat wij ze pas nu kunnen bespreken. Van oudsher is Antwerpen een stukgoedhaven bij uitstek. Dit blijkt eens te meer uit de jaarcijfers

1973 wat betreft het maritiem verkeer van « general cargo » en meer bepaald van containergoederen. Het is inderdaad zeer treffend hoe de containerizatie zich in het stukgoedverkeer meer en meer opdringt. Niet minder dan 11,5 % van de globale stukgoedtrafiek voor 1973 werd in de Antwerpse haven per zeeschip vervoerd, wat een totaalcijfer van 3,2 miljoen ton vertegenwoordigde. Ten opzichte van het vorige jaar bedroeg de toename van de containertrafiek ruim 41 % qua goederentonnenmaat. Zoals dit sinds verscheidene jaren het geval is, was het containerverkeer van de haven voor een aanzienlijk deel op het Noord-Amerikaanse kontinent afgestemd: 1,8 miljoen ton goederen. Dit betekende een aandeel van ca. 57 % in de globale containertrafiek voor 1973.

Een absoluut rekordjaar was dit ongetwijfeld zoals blijkt uit onderstaand overzicht van de laatste 5 jaren :



Containergoederen in ton

	Gelost	Geladen	Totaal
1969	594.065	601.511	1.195.576
1970	1.234.761	979.266	2.216.027
1971	1.062.169	892.639	1.954.808
1972	1.051.366	1.252.125	2.303.491
1973	1.467.572	1.761.222	3.228.794

ANTWERPEN MEEST PRODUKTIEVE NOORDZEEHAVEN

Aan de hand van de statistieken over de zeehaven-traffic van de laatste jaren verscheen in het Engelse blad « The Port » een beknopte studie omtrent de produktiviteit in de Westeuropese havens. De « British Importers Confederation », auteur van de studie, ging deze produktiviteit na op basis van de gemiddelde geladen of geloste tonnage per werkdag.

Hieruit blijkt, wat betreft de voornaamste zeehavens van de rang Le Havre - Hamburg, dat Antwerpen bij de ladingen de eerste plaats bekleedt met een kwota van 930 ton, gevolgd door Le Havre met 670 ton en Rotterdam met 612 ton. De geladen tonnenmaat per ploeg en per uur bedroeg te Antwerpen 34,20 ton.

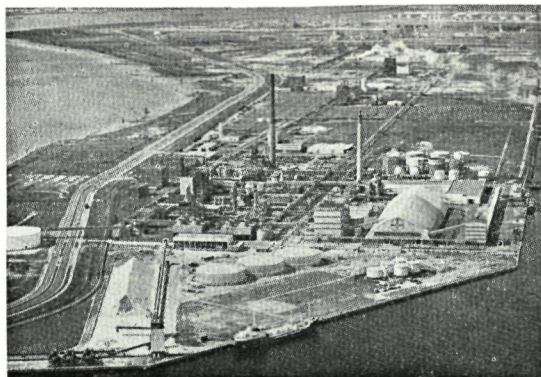
Volgende tabel geeft de globale kwota's weer (laden + lossen) voor de belangrijkste havens uit deze range. Uit deze coëfficiënten blijkt duidelijk dat onze grote Scheldehaven de meest produktieve is.

1. Antwerpen	1.492
2. Le Havre	1.320
3. Rotterdam	1.202
4. Bremen	965
5. Hamburg	940
6. Amsterdam	666
7. Duinkerken	649

* * *

WERKGROEP LINKEROEVER OPGERICHT

Bij de geplande uitbreiding van de Antwerpse havenzone op de linkeroever rees onmiddellijk het probleem van de eenheid van beheer over beide havengedeelten. Antwerpen eiste namelijk éénzelfde de voogdij over beide oevers, terwijl de provincie Oost-Vlaanderen medebeheer verlangde over het nieuwe havencomplex gelegen op haar grondgebied.



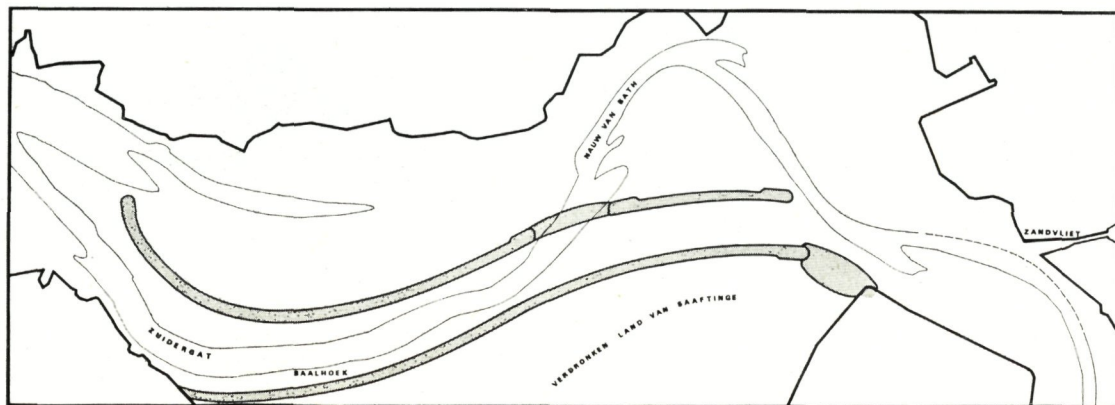
Teneinde de oplossing van het geschil te bespoedigen - de controverse duurt immers reeds 8 jaar - richtte minister Chabert eind september 1974 een « Werkgroep linkeroever » op. Deze commissie zal naar een oplossing zoeken voor de bestuurlijke problemen ontstaan naar aanleiding van de geplande havenexpansie op de linker Scheldeoever. De werkgroep moet tegen 31 december 1974 een rapport terzake indienen.

Van Antwerpse zijde werden in de werkgroep afgevaardigd: de heer Burgemeester Craeybeckx; de heer Delwaide, Schepen van de haven; de heer Cools, Schepen voor Ruimtelijke Ordening en de heer Sluykens, Adviseur-Direkteur-Generaal van het havenbedrijf. De delegatie van de Interkommunale « Land van Waas » is samengesteld uit de heren De Witte en Deckers, terwijl de gemeenten Beveren en Sint-Niklaas door hun burgemeester worden vertegenwoordigd.

* * *



BATH- EN BAALHOEKPROJEKTEN IN HET SLOP



Afsnijding bocht van Bath.

Coupure du coude (= nauw) de Bath.

Ook de projecten i.v.m. het Baalhoekkanaal en de doorsteek van Bath blijven het onderwerp van eindeloze besprekingen tussen de Belgische en Nederlandse regeringen.

Naar verluid zou het technisch onderzoek met betrekking tot beide ontwerpen het verst gevorderd zijn. Overeenstemming werd bereikt omtrent het nieuwe tracé van het op Nederlands grondgebied

gelegen deel van het Baalhoekkanaal en van de bochtafsnijding bij Bath. Ook het verdere technische onderzoek, zoals dimensionering van werken, de specieberging en dergelijke technische problemen, maakt goede vooruitgang.

De moeilijkheden rijzen echter bij het planologisch onderzoek, waarbij de milieuhygiënische aspecten een voorname rol spelen.

Men weet immers dat van Nederlandse zijde de eis werd gesteld dat voldoende garanties zouden komen i.v.m. de verontreiniging van water en lucht in het Belgische Scheldebekken. Ons land had dan ook een plan in drie fasen uitgewerkt en was onmiddellijk tot de praktische realisatie hiervan overgegaan, zodat gehoopt werd eind 1974 de werken bij Bath te mogen aanvangen. Onze weinig inschikkelijke noorderburen oordeelden er anders over en bleven vitten over de milieuproblematiek. Medio november 1974 stemde de Antwerpse gemeenteraad dan ook een motie waarin aan de regering werd gevraagd bij de Nederlandse autoriteiten tussenbeide te komen opdat zowel het Baalhoekproject als de geplande afsnijding bij Bath eindelijk in hun konkrete fase zouden starten. Zulks achtte de Antwerpse gemeenteraad van fundamenteel belang zowel voor de metropoolhaven als voor 's lands ekonomie.

CABERGKANAAL ANDERMAAL TER SPRAKE

Wanneer het in de eerste plaats erom gaat eigen belangen te verdedigen, zijn de Nederlanders er als de kippen bij om op onderhandelingen aan te dringen bij onze autoriteiten. Dit is o.a. het geval met het Cabergontwerp, dat onlangs andermaal uit de doeken werd gedaan.

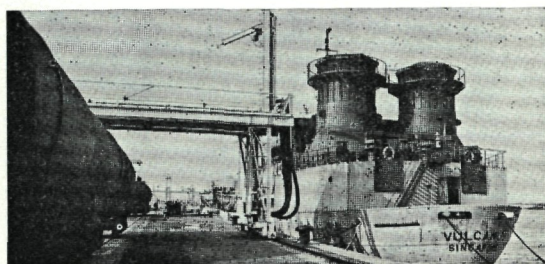
Het project kwam immers opnieuw ter sprake naar aanleiding van het bezoek van een delegatie uit Nederlands Limburg aan de Antwerpse Kamer van Koophandel en Nijverheid. Onze Nederlandse gasten drongen bij deze gelegenheid erop aan dat de Antwerpse autoriteiten de plannen voor de aanleg van een waterwegverbinding tussen ons Albertkanaal en het Nederlandse Julianakanaal zouden steunen.

Via deze 4 km.-lange verbinding, Cabergkanaal genaamd, zou volgens de afvaardiging van de Limburgse handel ook het verkeer per binnenschip van en naar Antwerpen verbeteren. Dit is inderdaad onloochenbaar, alhoewel onze snuggere noorderburen de eerste zouden zijn om uit de realisatie van dit project een maximum aan voordelen te halen.

GROOTSTE VERBRANDINGSSCHIP TE ANTWERPEN

Verblijven wij nog even te Antwerpen, waar in september laatstleden het grootste verbrandingsschip ter wereld voor het eerst de haven binnenliep.

In de strijd tegen de milieuverontreiniging wordt immers steeds meer gebruik gemaakt van speciale schepen om chemische afvalprodukten op zee te verbranden. Zo deed het verbrandingsschip «VULCANUS» onze metropoolhaven aan om er 1.200 ton afvalprodukten te laden - vooral gechloreerde koolwaterstoffen - die voor verbranding bestemd waren op een plaats ter hoogte van Westende, ca. 20 mijlen buiten de kust. Het evenement was wel van belang aangezien het de grootste gespecialiseerde eenheid van dit soort betrof, die bovendien voor het eerst een Belgische haven aanliep.



De «VULCANUS» beschikt over 15 opslagtanks en twee grote verbrandingsovens. Bij verbranding op zee wordt het vrijkomende zoutzuur door het zeewater tot normaal keukenzout geneutraliseerd, zodat problemen die zich bij verbranding op het land zouden stellen zich hier niet voordoen. Vermelden wij nog dat de «VULCANUS» voor rekening van Ocean Combustion Service vaart. De afvalprodukten werden verzameld bij het gespecialiseerde bedrijf Antwerp Cleaning and Storage.

KERNCENTRALE VAN DOEL IN GEBRUIK

Sinds W.O. II heeft de industrializatie van de rechter Scheldeoever te Antwerpen een aanzienlijke ontwikkeling gekend. Ook op de linkeroever van de rivier ontplooit zich thans een nieuw industriepark, dat zich uitstrekt van Zwijndrecht tot aan de Nederlandse grens.

Het ontstaan van nieuwe industrieën op beide oevers in en rond de Scheldelhaven, weerspiegelt zich in de toename van het elektriciteitsverbruik. Inderdaad, op 4 jaar tijd is dit verbruik ruim verdubbeld. Dit leidde tot het bouwen van nieuwe produktiecentra voor elektrische energie, zo bijvoorbeeld de thermische centrale te Kallo en de kerncentrale te Doel. Sinds eind 1972 is de centrale van Kallo in gebruik en onlangs werd ook die van Doel in gebruik genomen.

De nucleaire centrale te Doel bestaat uit 2 eenheden van elk 392,5 MW. Deze zullen in december eerstkomend hun volle capaciteit bereiken. Zij werd gebouwd op de Paardenschor, tot 9 meter boven MLWS opgehoogd. Deze plaats ligt op 1,5 km. ten noorden van de dorpskern van Doel en op circa 16 km. ten noordwesten van de Antwerpse stadskern. Deze inplanting werd gekozen omwille van het overvloedig beschikbare koelwater, de beschikbare industriegronden en de uitbreidingsplannen van onze metropoolhaven.

LICHTERSCHEPEN IN DIENST VAN 'S LANDS EKONOMIE

Een belangrijke primeur in het raam van de maritimisering van het Waalse industriebekken kreeg vanwege de pers helaas niet de verdiende aandacht. Het betrof het laden van drie Lash-lichters van ca. 1.000 ton in de binnenhaven van Charleroi, van waaruit ze via het waterwegennet te Rotterdam belandden om er aan boord van een lichterschip te worden geladen met bestemming Engeland. Dit belangrijk evenement, dat de uitgebreide mogelijkheden van de Lash-techniek onderstreept, had in februari 1974 plaats.

Er is zelfs meer. Onlangs verscheen een nieuw type van lichterschip, Bacat genaamd. Het gaat om een semi-catamaran-schip, dat de lichters tussen zijn twee rompen aan boord hijst. Dit nieuw transportsysteem werd in juni laatstleden tussen Groot-Brittannië en ons land voor het eerst in gebruik

genomen. Twee konvooien bereikten toen Charleroi, het ene bestaande uit 2 Bacat-lichters en 2 Lash-lichters, het andere uit 2 Bacat-lichters alleen. Deze barken bevatten 750 ton kooks afkomstig uit Gainsborough, van waaruit ze via de rivieren Trent en Humber naar Hull werden gesleept om er aan boord van een lichterschip te worden gehesen met bestemming Rotterdam. Aldaar vormden de lichters één enkel duwkonvooi tot voorbij Brussel, waar ze omwille van de lengte, in twee konvooien werden gesplitst zoals hierboven aangegeven. Het is niet uitgesloten dat Antwerpen eerlang de aanleghaven wordt van het lichterschip.

Met een dergelijke dienst werd ook gestart tussen Engeland en Gent met het oog op de bevoorrading van Sidmar. Alzo zien wij de Lash-techniek stilaan een voorname rol spelen in 's lands economie en meer bepaald in het vlak van de maritimizing van het Waalse landsgedeelte.

* * *

EERSTE BELGISCHE METHAANTANKER

Om het hoofd te bieden aan de stijgende vraag naar aardgas in Europa heeft Distrigaz-België N.V., samen met 4 Westeuropese gasmaatschappijen, het consortium « Sagape » opgericht met als doel jaarlijks 15,5 miljard m3 Algerijns aardgas in te voeren via de terminals van Fos-Marseille en Monfalcone in Italië.

Vier methaantankers van elk 129.000 m3 inhoud zullen het vervoer hiervan verzekeren.

Zodra de besprekingen omtrent deze gaslevering aan gang waren, stelde onze C.M.B. haar kandidatuur bij Sagape om een deel van dit transport onder Belgische vlag te laten geschieden. Prijsopoffertes werden dan ook onmiddellijk aan diverse werf gevraagd en onderhandelingen aangeknoopt omtrent de financieringsmogelijkheden. Zo kreeg de C.M.B. de medewerking van de Nationale Investeringsmaatschappij, de Deutsche Afrika Linien Co en de Gaz-Océan voor de oprichting van een nieuwe rederij « Methania » genaamd. De rederij zou zich gelasten met de bestelling en de uitbating van een methaantanker, waarvan de bouw aan Boelwerf Temse werd toevertrouwd.

Einde oktober 1973 werd dan ook de eerste Belgische gastanker bij deze scheepswerf besteld. In het Neptunusnummer van toen zorgden wij voor de primeur van dit nieuws. Thans zijn meer details bekend m.b.t. dit schip. Zijn capaciteit zal 129.000 m3 bedragen, terwijl de afmetingen 280 m. x 42 m. zullen zijn, wat overeenstemt met deze van een olietanker van ca. 170.000 dwt. De tanks van dit schip worden gebouwd volgens de techniek van Gaz Transport voor het bekomen van een konstante temperatuur van -161° Celsius. Het is verheugend vast te stellen dat onze scheepsbouwindustrie nog altijd van haar aloude wereldfaam geniet.

* * *

ER WAS EENS EEN MEISJE LOOS...

Nu wij het hebben over de koopvaardij, laten wij even zien hoever het in dit domein gesteld is met de emancipatie van onze Eva's.

De zeldzame vrouwen die in het verleden deel uitmaakten van de « bemanning » van een Belgisch koopvaardijship waren verpleegsters en kamer-meisjes, uitsluitend aan boord van de passagiersschepen - de beroemde « ville-boten » zoals de « ALBERTVILLE » en de « BAUDOUINVILLE » - van de Afrika-lijn. Sedert kort vinden we echter vrouwen aan boord van de meeste eenheden van onze koopvaardijvloot. De kajuitjongens werden immers praktisch overal vervangen door stewardessen naar het voorbeeld van de Noorse eenheden.

In 1970 werd voor het eerst de loopbaan van een marineofficier voor vrouwen opgesteld. De Hogere Radionavigatieschool van Brussel opende toen haar deuren voor onze juffrouwen uit de middelbare en technische afdelingen. Drie jaar later promoveerden de eerste 3 vrouwelijke officieren-radiotelegrafisten en kon onze koopvaardij ze in dienst nemen. In tal van Europese landen zijn de maritieme loopbanen heel wat toegankelijker voor vrouwen dan bij ons. De landen van het Oostblok vormen sinds lang vrouwelijke dekolofficiëren, die het zelfs tot scheepskommandant kunnen brengen. Ook Noorwegen en Nederland volgden onlangs hun voorbeeld. In afwachting dat onze Hogere Zeevaartschool ook voor jonge meisjes toegankelijk wordt, rekruteert de Zeemacht binnenkort haar eerste vrouwelijke matroosjes. Wel spijtig dat ze slechts voor kantoorwerk in aanmerking kunnen komen.

* * *

PROBLEMEN OMTRENT HET ALBERTKANAAL

Besluiten wij dit bondig maritiem panorama met een rubriek gewijd aan de jongste problemen i.v.m. het Albertkanaal, waarvan het belang voor de maritimizing van Wallonië met de dag toeneemt.

Meer dan 8 miljard B.F. werden reeds besteed aan de modernizatie van deze vaarweg, waarmee in 1966 werd gestart. Aan beide uiteinden rijzen echter problemen voor een complete afwerking, te weten vanaf Oelegem aan Antwerpse zijde en vanaf Monsin aan de kant van Luik. Dit vertegenwoordigt ongeveer 20 % van de totale lengte van het kanaal.

Het is vooral de verbinding van de vaarweg met de Antwerpse dokken die het voorwerp is van eindeloze palabers. In 1966, bij de aanvang van de modernizatielwerken, werden drie mogelijke oplossingen voorgesteld. Weldra bleek dat het tracé Oelegem-Zandvliet de voorkeur genoot van het departement van Openbare Werken. Na 8 jaar redetwisten is men er nog niet in geslaagd tot een akkoord te komen onder de diverse diensten en autoriteiten, betrokken in dit ontwerp. Andermaal staan wij hier voor een typisch Belgisch verschijnsel waar de dorpspolitiek en de privé-belangen hoogtij vieren. Verdere vertragingen in de uitvoeringswerken kunnen slechts schaden aan de haven economie van Antwerpen en Luik, temeer daar ruim de helft van het Antwerpse binnenwaterverkeer uit het zuidelijke landsgedeelte afkomstig is.

* * *

henri rogie
30-11-1974



chronique de la voile

VOILE AU LONG COURS

Le 1LV BENOÏDT et son épouse sont arrivés à Noël aux Antilles à bord de leur yacht « ONDINE ». Voici quelques impressions que nous ont envoyées ces navigateurs.

* * *

Mes camarades savent combien j'aime naviguer. Depuis toujours la mer m'attire, et depuis toujours j'ai rêvé de bateaux. Ma carrière m'a donné de grandes satisfactions à cet égard, et il était naturel que la voile m'attire. Depuis plus de trente ans, je me passionne pour ce sport en explorant tous les aspects. Un jour l'idée d'une croisière océanique me vint à l'esprit. Alors de là à réaliser ce rêve il n'y a qu'un pas, un grand pas car à mon avis c'est le plus important.

Aussitôt la décision prise, commence la grande aventure, et tout d'abord préparer un itinéraire. Dans mon cas, je m'étais fixé une période d'un an. Où aller dans ce laps de temps ? L'étude des cartes, des documents nautiques, de la météorologie ainsi que les récits de nombreux navigateurs me firent opter pour une descente vers l'Afrique Occidentale, la traversée de l'Atlantique et une remontée de l'Orénoque, suivie d'une visite aux petites Antilles et d'une traversée de retour par les Bermudes et les Açores, soit environ 12.000 milles.

On constatera tout de suite que vents et courants sont favorables tout au long de cet itinéraire et que les seuls impératifs à respecter sont la période des ouragans aux Antilles qui se situe de début juin à début novembre. Nous partirions donc d'Europe à la fin de l'été de façon à arriver à la bonne saison aux Antilles, à quitter les Tropiques avant le début de la saison des ouragans, ce qui nous ramènerait donc l'été suivant en Europe.

La tâche suivante consistait à choisir un bateau, capable de réaliser ce programme. Compte tenu des facteurs climatiques décrits plus haut, il ne nous fallait pas un « coffre-fort » flottant. Il nous parut qu'un bateau de série en stratifié pouvait très bien faire l'affaire. Pour exécuter le programme choisi, il faut que ce bateau présente les caractéristiques suivantes : être bien défendu, donc avoir un franc bord important ; le gréement ne doit pas être exagérément allongé, le tirant d'eau doit être modéré de façon à permettre la navigation dans les eaux coralliennes peu profondes. Bien sûr, il faut conserver assez de stabilité et de raideur à la toile et compenser ce faible tirant d'eau par une bonne stabilité de forme d'où un bateau large. Les qualités de près ne sont pas primordiales, mais le bateau doit être bon marcheur aux allures portantes. Vu qu'il sera fait usage d'un pilote automatique il y a intérêt à ce que le bateau soit stable en route et présente un plan de dérive allongé. Une étude du plan de voilure et de la carène doit permettre de sélectionner le bateau répondant le mieux à ces critères.

Le confort de l'équipage est essentiel. Il faut un bateau aux mouvements aussi doux que possible, ce qui se traduit par une coque pas trop légère.

Le volume habitable doit être suffisant pour permettre à deux personnes de vivre à l'aise. La hauteur debout, est essentielle dans une partie au moins des aménagements intérieurs. Il faut une cambuse utilisable par tous les temps, une grande

table à cartes, et des toilettes. Il faut également, puisque l'on vit beaucoup à l'extérieur, un cockpit de dimensions raisonnables.

Le volume de rangements doit permettre l'emménagement des innombrables équipements et vivres nécessaires à un voyage d'un an, avec des traversées pouvant durer un mois.

Lorsqu'on confronte ce cahier de charges avec les bateaux offerts sur le marché, et tenant compte d'un budget limité, le choix des bateaux proposés est restreint.

Notre option s'est portée sur le « SAFARI » dont voici les caractéristiques : longueur hors tout : 8,25 m. / largeur : 2,76 m. / tirant d'eau : 1,30 m. / voilure 30 m² et déplacement 3 T.

Une fois le bateau acquis commence une période passionnante d'essais. Après quoi il faut établir une liste des améliorations (A & A) à lui apporter. Simultanément sont dressées les listes de matériel et vivres à embarquer. Ce travail doit être minutieux et tenir compte des conditions de navigation, des possibilités de ravitaillement dans les ports, du climat etc...

Le grand jour approche. Il s'agit maintenant de charger le bateau, de répartir les poids de façon à ce que la coque reste dans ses lignes et de faire des listes (stowage plan) de tous les produits embarqués et de leur localisation à bord. Il faut aussi fixer les adresses où faire expédier le courrier, prévoir, et cela est important, l'organisation financière du voyage, car il serait imprudent d'embarquer tout son argent avec soi.

Enfin lorsque le percepteur des finances est prévenu, vous pouvez larguer les amarres.

Les choses ne se passent jamais comme on les a imaginées. Nous avons largué les amarres sous une pluie battante, tôt un matin de septembre, et nous avons vu disparaître dans le crahin la base navale d'Ostende, alors que nous avions rêvé d'un départ ensoleillé et de nombreux amis venus pour nous saluer.

Bientôt nous franchissons le Golfe de Gascogne, puis visitons les côtes espagnoles et portugaises. Enfin un grand bond nous mène par fort vent et grosse mer à l'autre bout de l'Archipel des Canaries, à l'île de la Palma. Le débarquement à l'île de Salvagem Grande est abandonné par suite du gros temps.

Gomera est également visitée et nous reprenons la mer réalisant notre première pêche importante (un thon de 12 kgs).

Alors notre bateau pénètre « dans » le Sahara et relâche à Villa Cisneros où de mémoire de maures on n'avait vu de yachts. Toujours cap au Sud, nous visitons Dakar et poussons une reconnaissance sur le fleuve Casamance à la frontière de la Guinée Bissau.

Tournant son étrave vers l'Occident notre bateau nous mène ensuite dans l'Archipel du Cap Vert, ce qui nous permet de visiter plusieurs de ces îles extraordinaires.

Enfin un beau matin, on lève l'ancre, pour affronter les 2.200 nautiques qui nous séparent des Antilles. Les jours se succèdent. Perdant toute notion de temps, il nous semble être absorbé dans cette immensité infinie rendant encore plus dérisoire notre coque de noix.

(à suivre)

woorden uit de zeemanskist

van een neuring, een slapkist en zo meer

Opmermeester J.B. Dreesen

Het touw dat op het KRUIS of de VLOEI van een anker wordt geslagen en naar het schip leidt om daarmee een anker te kunnen binnenhalen noemt een NEURING. Overdrachtelijk wordt ook de boei- reep van een ankerboei, die men op het kruis van een anker sluit, als voorzorg tegen het verspelen van het anker, zo genoemd.

Oorspronkelijk was de **neuring** een lijn die over een rol of een blokje vooraan of onder de boegspriet liep (NEURINGROL) en waaraan het moeilijk te verstuwen stokanker werd gevoerd. Een zo zwaar gewicht ver van voor was aan boord niet erg gewenst omdat het de stambeweging van het schip ondersteunde. Bovendien bestond er in vele havens een verbod het anker op deze wijze te voeren. Geleidelijk aan verdween dan ook de praktijk waarbij het anker aldus gevoerd werd. Mits sterk genoeg te zijn was de neuring echter een uitstekend hulpmiddel bij het UITBREKEN, het van de bodem loskrijgen van het anker, zodat zelfs nadat het anker aan dek werd gestuwd de lijn verder in gebruik bleef.

De oorsprong van het woord is waarschijnlijk te zoeken bij de ring die zich op de oude ankers op het kruis en tegenwoordig in het zwaartepunt van het anker bevindt. Vergelijk met ROERING, waarmee oorspronkelijk de zeildoekse- of touwen bekleding van de bovenste ankerring werd bedoeld en dat nu als benaming van die ring dient.

Een SLAPKIST is voor ons een verouderd begrip, maar oorspronkelijk was het de kist van de schipper waarin deze allerlei benodigdheden stockeerde die zijn bemanning gedurende de reis mits betaling kon krijgen. Hieronder waren begrepen: olie, goed, laarzen, klederen, dekens, tabak en zo meer. Later ging de naam over aan het lokaal of de ruimte die aan boord voor dit doeleinde werd gereserveerd. Het woord komt van het Amerikaanse SLOP-CHEST (Alle Amerikaanse schepen met uitzondering van walvisvaarders en vissersvaartuigen zijn nog verplicht een slapkist aan boord te hebben). Het is

een samenstelling van SLOPS - a name given to ready made clothes and other furnishings for seamen, by Maydman in 1691 - en CHEST, een ruime (zeemans-) bergkist.

BEZALMEN is een woord dat sedert de « KAMINA » en de Algerines bij ons in gebruik is geraakt. Het betekende het op maat schuren van de houten dekken met stenen en zand tijdens generaal schoon-schip. Eigenlijk luidde het woord BEPSALMEN, een vervorming van PSALMEN ZINGEN, uitdrukking die sedert verleden eeuw in de Nederlandse Marine burgerrecht heeft gekregen voor bovengenoemde operatie. De gele zandsteen die hierbij gebruikt wordt noemt een PSALMBOEK. De woorden **psalmen zingen**, **psalmboek** en **bezalmen** werd in de soldatentaal overgenomen voor de gebruikelijke wekelijksse operatie waarbij tafels en stoelen uit de troepenrefters met een zandsteen werden afgeschuurd. Ergens schijnt de Marine dan toch invloed op de Landstrijdkrachten te hebben. Nu stond er voor enkele weken nog een PSALMBOEK in het KABELGAT van de M930 « ROCHEFORT », en een **Psalmboek met ijzeren draagstel** in de dito ruimte van de M933 « KOKSIJDE », doch niemand onder het niveau van Bootsman scheen daar nog het gebruik van te kennen. Hopelijk staat er op onze Logistieke Groepering nog ergens een compleet stel van PSALMBOEK met IJZEREN DRAAGSTEL en STEEL, dit opdat we het geheel als een onderdeel van onze Maritieme Folklore in een nog op te richten Maritiem Museum kunnen onderbrengen tot meerder kijkgenot van de generaties matrozen voor wie het een schurende werkelijkheid was.

De uitdrukking PSALMEN ZINGEN vindt haar oorsprong in het gedruis en geraas waarmee het generaal schoonschip en bijzonder het dekschuren gepaard ging en dat Janmaat vergeleek met het zingen van stichtelijke liederen tijdens de kerkdienst aan boord.

Het zakje waarin op de koopvaardij een matroos zijn voorwerpen van dagelijks gebruik bijhoudt

noemt in het Nederlands een KREEUW. De oorsprong van dit woord is ons vooralsnog onbekend. In de Nederlandse Marine noemt dit een LOOP-ZAKJE, dit is een zeildoeks zakje waarin schoen en kleebrorstels, naaizakje en dergelijke meer worden opgeborgen. Bij ons noemen we dat een TOILETZAKJE, waaruit eens te meer blijkt dat er in eenzelfde taalgebied verschillende woorden voor een identiek begrip kunnen ontstaan afhankelijk van het midden waarin dit gebeurt.

Sommigen onder ons herinneren zich nog wel het woord LUIWAGEN. Zo noemden we indertijd de ANKERBORSTELS die we aan boord gebruikten. De naam ankerborstels ontstond doordat in het harig gedeelte de tekening van een zwart anker voorkwam. Zonder het te weten waren we niet ver van de juiste naamgeving want WINDSCHOTEN gaf in zijn SEEMAN (1681) voor LUIWAGEN reeds een eerste betekenis van « Stijve schuier met lange steel » wat in het huidige Nederlands bewaard bleef als « Schuurborstel met lange steel ». De andere betekenissen van het woord zijn ook maritiem. Zo is **luiwagen** op de tweede plaats een dwarsbalk of ijzer waarop een lange helmstok steun vond, zoals dit bijvoorbeeld aan boord van binnenschepen het geval is. Op kleinere schepen wordt ook de OVER-LOOP zo genoemd. Ook was het destijds de benaming voor een AZIMUTAFEL die in 1638 werd samengesteld door Willem Janszoon Blaeu, en die zo genoemd werd omdat ze het gemak diende.

Een gekende uitdrukking uit onze maritieme woordenschat is TILT SLAAN. Zij wordt bij alle mogelijke vergelijkingen gebruikt om een tijdelijke onbestendigheid aan te geven. Aan de wal vindt men het woord op de elektronische speelkassen, ook wel FLIPPERS genoemd, die bij een bepaalde speelstand op TILT staan. Het woord werd echter door de amusementswereld overgenomen uit de marine terminologie waar het TILT SLAAN van de TILTING van een gyrokompass komt. Met die TILTING bedoelt men de verticale component van de beweging die de as van een gyroscoop maakt ten

opzichte van de aardoppervlakte ten gevolge van de aardrotatie. Aan boord wordt dit woord bij voorkeur gebruikt om aan te duiden dat het gyrokompass ongestadig, niet gestabiliseerd draait, geen juiste koers aanduidt. Voor deze uitdrukking bestaat er echter ook een Nederlands woord en dat is WALEN. Als men zegt dat het kompas WAALT dan wil dit zeggen dat het onbestendig is, dat het zeer langzaam zijn richting neemt. Zo zegt men ook van een KENTERENDE TIJ dat « **de tij al begint te walen** ».

SLOOTBLOKKEN zijn stukken eikenhout die van boven voorzien zijn van een rechthoekige inkeping en die bij een schip dat op stapel staat onder de kiel worden gelegd en door dwarsscheepse schoren beletten dat **het schip dwars weg kan bewegen** of SLOOIEN. Slooien is dan ook het zijdelings op het vet glijden onder of voor het aflopen van een schip. Als voor enkele dagen de Indische bulkcarrier, « JAGAT SAMRAT », van 66.000 ton, bij een rekord hoogwaterstand op de Boelwerf te Temse dwarsscheeps tewater werd gelaten dan werd dat schip GESLOOID.

Om te eindigen een paar nieuwe woorden die we in eigen midden noteerden. Het is in onze Marine gebruikelijk dat de MAC, dit is de hoofdwapenmeester van een groepering een matroos in zijn naaste omgeving heeft die zijn routine schriftwerk verzorgt, en die uit hoofde van deze functie van zeer veel zaken op de hoogte is.

De gebruikelijke bijnaam voor deze persoon is MINIMAK.

De schoenen of het uniform waaraan Janmaat in onze Marine bijzondere zorg besteedt en die nu en bij voorkeur alleen gebruikt voor generaal inspecties en « divisies » noemt hij zijn PANIEK-SCHOENEN of zijn PANIEKUNIFORM. Of deze woorden zullen stand houden weten we binnen enkele jaren te vertellen, ondertussen weet U echter dat ook onze marine taalkundig leeft.

J.B. DREESSEN



Hebt U reeds de laatste nieuwigheden in ons neptunus-winkeltje gezien...

Geschenken aan lanceerprijzen ! (*)

Connaissez-vous nos nouveautés dans la boutique neptunus ?

Des cadeaux à des prix de lancement (*)

* BLZ. 52 - * PAGE 52

la perte du "kondor",... un fait divers !

Par J.M. de Decker

« On a perdu tout espoir, depuis lundi soir, de retrouver les dix membres d'équipage du caboteur grec « KONDOR » entré en collision avec un cargo norvégien en Mer du Nord. Les recherches effectuées tout au long de la journée par les gardes-côtes n'ont abouti qu'à la découverte de quelques ceintures de sauvetage et d'avirons en provenance du navire grec ». Dépêche de presse.

Une dépêche de quelques lignes en cinquième page des journaux. Un incident maritime. Un fait-divers. En dehors de l'armateur concerné et des familles des marins disparus, ce genre de fait-divers n'émeut pas grand monde. Pas plus qu'un accident de la route en somme. Sauf quelques messieurs très sérieux de Londres siégeant au Lloyds' et à Trinity House.

Dans leur grand bureau aux meubles acajou et fauteuils de cuir brun, les membres du comité de direction du Lloyds', le plus grand centre d'assurances du monde, actèrent le sinistre avant de dépêcher un huissier en jaquette, dans la grande salle, pour y actionner le battant de la « LUTINE ». La « LUTINE » est cette cloche, célèbre dans le monde entier, récupérée sur l'épave d'une frégate ayant fait naufrage il y a deux siècles, dont le son retentit au Lloyds' chaque fois qu'un navire a disparu en mer.

Non loin de là, à Trinity House, la perte du « KONDOR » fut consignée avec tous les détails connus dans un grand registre par un fonctionnaire consciencieux.

Créée il y a près de cinq siècles par Henry VIII, entre un veuvage provoqué et un remariage hâtif, pour discipliner le trafic maritime autour de la Tamise, Trinity House est en quelque sorte l'office d'enregistrements des délits et infractions qui se commettent dans la Manche, le Pas-de-Calais et la Mer du Nord, et des catastrophes qui en résultent. Ses registres constituent un incroyable répertoire des fautes de navigation et des manquements aux règles les plus élémentaires de la sécurité en mer. Si l'on en feuillette les bonnes pages, on y trouve l'histoire d'un cargo grec dont la passerelle n'était occupée que par un chien ; quand celui-ci aboyait, un officier montait voir ; celle d'un bateau de 60.000 tonnes dont le radio-téléphone n'était utilisable que sur les côtes de l'Amérique du Nord ;

ou celle d'un navire de 16.000 tonnes qu'un pilote de Trinity House dût mener à bon port à l'aide d'une boussole, attachée sur une chaise parce que le compas gyroscopique était hors d'usage. Et bien d'autres.

Amusant ? Cela a peut-être amusé à l'époque ces messieurs du Lloyds' et de Trinity House. Aujourd'hui, ils se montrent franchement inquiets. Parce que la densité du trafic dans la Manche et le Pas-de-Calais est devenue telle que ce genre de fantaisies risque de provoquer à tout moment d'épouvantables catastrophes.

Quelque 800 navires croisent chaque jour entre Douvres et Calais dont, aux dires des pilotes de Trinity House, un quart au moins sont dangereux, parce que sous-équipés au point de vue instruments de navigation ou ne respectant pas les règles.

Celles-ci sont pourtant simples. Un peu trop peut-être puisqu'elles datent du temps de la lampe à huile et de la marine à voile.

En fait, le code de la circulation en mer ne se compose que d'un seul et unique article : priorité à tribord. Qui vient de droite n'a pas à changer de cap ; c'est au « traversier » à modifier sa route et à manœuvrer pour passer sur l'arrière du prioritaire.

En principe, il ne devrait donc pas y avoir de problème. Seulement... Seulement, il faut dix minutes à un navire de 100.000 tonnes marchant à 19 nœuds pour s'arrêter, soit une distance de 5 kilomètres et demi. Alors, le plus souvent, c'est le plus gros qui passe. Fort de son droit, s'il vient de droite ; à « l'influence », s'il vient de gauche.

Des petits malins n'hésitent pas à s'assurer la priorité quand ils ne l'ont pas, en signalant mensongèrement : « Je suis dans l'impossibilité de manœuvrer ».

C'est la loi de la jungle et l'on a vu, non seulement des abordages entre deux navires, mais de véritables carambolages à plusieurs, du genre de ceux qui se produisent sur les autoroutes.

Résultat : 537 marins ont péri dans la Manche au cours de ces deux dernières années, mais de collisions entre navires, et le nombre des épaves jalonnant les canaux utilisables a réduit de moitié la largeur de ceux-ci. En dépit des efforts des plongeurs de la Royal Navy qui s'emploient, à longueur d'année, à tenter de les dégager.

Le danger est devenu tel qu'en 1967, une conférence sur la navigation dans la Manche et le Pas-de-Calais, réunissant la Grande-Bretagne, la France, la Belgique et les Pays-Bas - les quatre pays les plus directement concernés - imposa une nouvelle règle aux navires utilisant cette route : les navires descendant la Manche en direction de l'Atlantique auraient, dorénavant, à longer les côtes anglaises ; les navires la remontant en direction de la Mer du Nord devraient suivre les côtes françaises.

C'était mieux que rien, certes, mais la règle n'avait pas force de loi. Elle n'était que facultative, les itinéraires étant simplement recommandés. Et, elle ne réglait pas le problème du trafic traversier, celui des navires reliant les Iles Britanniques et le continent et de ceux qui, naviguant sur l'une des deux lignes, sont obligés de changer de cap pour gagner un port du côté opposé.

Elle s'oppose, en outre, à une autre règle traditionnelle dans la marine : « prendre au plus court », qui est devenu aujourd'hui un impératif commercial. Un navire doit travailler à un rendement maximum. Manquer une marée signifie une perte de plusieurs centaines de mille francs. On comprend que certains capitaines prennent des risques pour l'éviter. Ce sont, en général, ceux de navires naviguant sous un pavillon de complaisance. Comme ces navires sont, le plus souvent, moins bien équipés que les autres et ont des états-majors et des équipages moins qualifiés, on ne s'étonnera pas qu'ils sont à l'origine de la plupart des drames dont la Mer du Nord et la Manche sont le théâtre.

Sur les quinze navires qui ont sombré, depuis deux ans, dans ces parages, un seul, le « BRANDEBURG » battait pavillon occidental, celui de l'Allemagne de l'Ouest. Encore sa perte fut-elle le résultat d'une collision avec une épave flottant entre deux eaux. Sur les quatorze autres, on compte quatre libériens, deux grecs, trois panaméens, un cypriot, un polonais, un bulgare, un péruvien et un chilien. En avril 1971, un nouveau pas est franchi dans la campagne pour la sécurité routière dans les mers encombrées. Le Comité de la Sécurité Maritime,

réuni à Londres, décide, comme mesure d'urgence, de rendre obligatoire la règle de circulation dans la Manche recommandée en 1967.

Mais ce comité où sont représentées les seize principales nations maritimes du monde, n'est que l'expression consultative d'un organe lui-même consultatif : l'Organisation Intergouvernementale Maritime des Nations-Unies, un aréopage groupant 72 nations.

Il y faut une majorité des deux tiers pour que les décisions prises aient la valeur d'un règlement international. Il faut, ensuite, que les gouvernements concernés aient la volonté de les faire appliquer. A l'heure actuelle, la règle de circulation décrétée pour la Manche et le Pas-de-Calais n'a toujours pas force de loi. Et quand bien même l'aurait-elle, cela ne suffirait pas à rassurer les spécialistes du Lloyds' et de Trinity House.

— 95 % des navires croisant dans la Manche observent la règle, disent-ils. Les 5 % du trafic qui ne la respectent pas représentent 40 navires par jour, ce qui est plus que suffisant pour provoquer des catastrophes.

Le Comité des Quatres (Grande-Bretagne, France, Belgique, Pays-Bas) a fait encore un pas en avant, il y a quelques mois, en confiant à un hélicoptère la mission de réglementer la circulation dans le Pas-de-Calais et en proposant de rendre obligatoire la présence de pilotes à bord des navires qui empruntent cette route maritime.

L'hélicoptère est en service depuis lors. L'obligation d'avoir un pilote est restée au stade des propositions.

En attendant que cette mesure soit appliquée, quelque 800 navires continuent de croiser chaque jour dans la Manche, dont quarante au moins ignorent les itinéraires recommandés. Est-il étonnant, dès lors, que depuis 1967, date à laquelle ces routes ont été fixées, on ait enregistré dans le secteur 46 collisions où 117 navires furent impliqués ? La perte du « KONDOR » : un fait-divers !

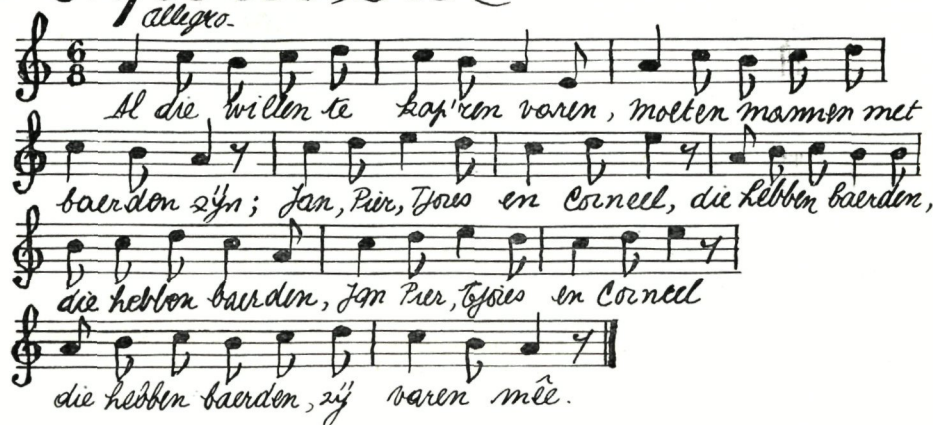
J.M. de DECKER



**Avez-vous déjà la
"Cravate force navale" ?**

**Hebt U reeds een
"Zeemachtdas" ?**

Laperslied



shanties en zeemansliederen

Door Oppormeester J.B. Dreesen en R. Leroy

Er was een tijd dat de zeeman zong. Hij zong als hij mee in de gangspil liep om het anker aan boord te hieuwen, bij het werk aan dek en in de mast, bij het pompen en in de luttele stonden waarover hij beschikte tussen werk, wacht en slaap.

Hij zong niet alleen om het zware werk aan te kunnen, maar ook om zichzelf en zijn scheepsmaats moed te geven in de dagenlang aangehouden inspanning van een storm en ontij.

Hij zong om de eentonigheid van zijn bestaan op te fleuren, om zijn heimwee naar huis, streek en volk te verbergen en om zijn hunker naar liefde en genegenheid te compenseren.

Maar de zeeman verloor het zingen. Het begon met de opkomst van de stoomvaart. Het leven aan boord werd minder hard. Er was geen stimulans meer nodig voor een gezamenlijke inspanning, de stoommachine deed het zware werk. De reizen werden korter. En dan kwam de radio. Eerst met een luidspreker aan dek en in de logies. Dat was handig voor het omroepen van orders. Daarna zette de telegrafist op verloren ogenblikken wat muziek op de lijn, daar had iedereen iets aan. Geleidelijk ontwikkelde het zich tot een systeem « Music while you work » noemde het toen.

En toen kwam de transistor. Die beantwoordde volledig aan de menselijke drang naar individualiteit. Iedere Janmaat sleurt nu dag en nacht zijn transistor mee, zet die ergens in zijn naaste omgeving klem, stemt af op de soort muziek die hem het beste ligt en gaat dan eerst aan de job.

En onze Shanties en zeemansliederen, die vroeger van man tot man werden overgegeven gingen verloren. Niet allen want volkskundigen en musicologen, gewapend met de bandopnemer, kamden de hoeken van de wereld uit om wat nog overbleef op schrift of band te stellen.

Al deze opnamen vindt men verspreid terug tussen de duizenden platen die jaarlijks onze platenwereld overstroomden. Dank zij het intense zoekwerk van de heer Robert Leroy, adjunct-bibliothecaris werd onze Stedelijke Discotheek mettertijd voorzien van een ruime verzameling SHANTIES en ZEEMANS-LIEDEREN, waarvan hij welwillend de hiernavolgende lijst ter beschikking stelde.

Het samenbrengen van deze verzameling is een prachtig initiatief dat niet alleen ten goede komt aan de liefhebbers van de Shanty en het zeemanslied maar aan alle « zeebewusten » van onze kust, waarvoor onze hartelijke dank aan de heer Leroy.

J.B.D.

Shanties en populaire zeemansliederen op fonoplaten uit de verzameling van de Stedelijke Discotheek Oostende.

- Die Seemannsbraut; shanties; liederen uit de 19e eeuw.

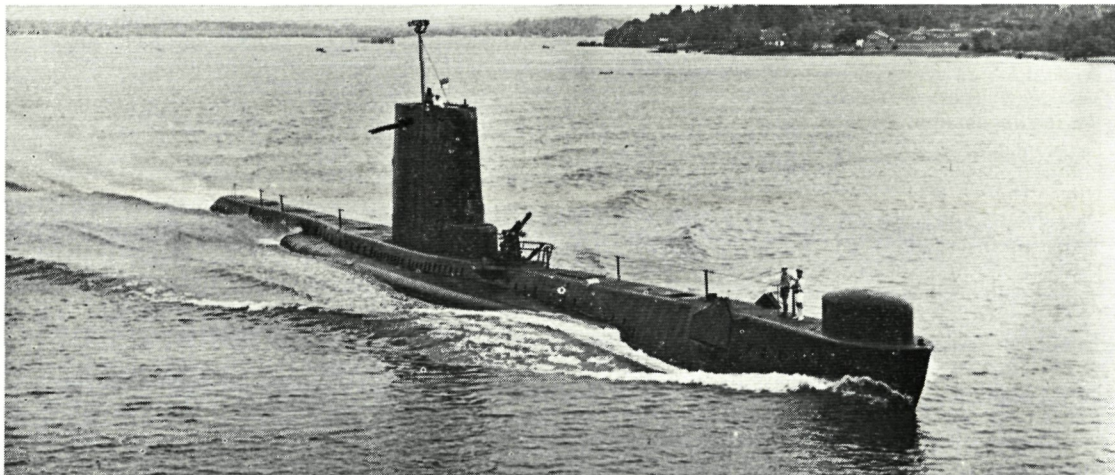
Uitvoerders: Deller Consort London
Harmonia Mundi HM 17070, 17 cm.

- Botschafter in Blau; zeemansliederen uit Gr. Britt., Duitsl., Chili, Fr., Sp., V.S.A.
Baltic TST 75001

- Chor des Segelschulschiffes Gorch Fock ; m.o.m. Lieder en uit Finland, Fr., Sp., Schotland, Vlaanderen.
Baltic Records TST 75365
 - Idem ; Wir suchten den Wind.
Baltic Records TST 74601
 - As we are a-sailing ; shanties & forebitters
Uitv. : The Critics group
Argo ZDA 137
 - Ye mariners all ; more shanties & forebitters
Uitv. : The Critics group
Argo ZDA 138
 - Rund Kap Horn
Telefunken NT 427
 - Wolken, Wind und Wellen ; de schoonste shanties der 7 zeeën.
Verschillende uitv.
 - Seemannslieder
Europa E 346
Uitv. : Hein & Oss, zang met gitaarbegeleiding
Da Camera Song SM 95016
 - Songs of the sea
Uitv. : A. Mills & The Shanty men, zang en gitaarbegeleiding
Folkways FA 2312
 - The «X» Seamen institute sings at the South street Seaport
Folkways FTS 32418
 - Sea shanties and loggers' songs
Uitv. : S. Eskin, zang met gitaarbegeleiding
Folkways FA 2019
 - Foc'sle songs and shanties ; Amerikaanse en Engelse zeemannsliederen
Uitv. : P. Clayton, R. Abrahams, D. van Ronk, B. Brill & Foc'sle singers
Chant du Monde FWX 52429
 - Rolling home
Uitv. : P. Oldenburg, Der Werkchor der Firma W. Fette o.l.v. M. Lille
Fontana 701 734
 - Farewell Nancy ; sea songs and shanties
Uitv. : L. Killen, I. Campbell, B. Davenport, e.a. met instrumentale begeleiding
Topic 12 T 110
 - Leviathan ; ballads and songs of the whaling trade
Uitv. : A.L. Lloyd met koor en instr. begel.
Topic 12 T 174
 - Sailormen and servingmaids ; liederen over zee-lieden en hun vrouwvolk ; buitenopname ; Engeland, Schotland, Ierland.
Topic 12 T 194
 - The valiant sailor ; liederen en balladen uit de tijd van Nelson
Uitv. : F. Armstrong, R. Harris, A.L. Lloyd, met instr. begel.
Topic 12 TS 232
 - Sea shanties
Uitv. : R. Harris, A.L. Lloyd, I. Manuel, e.a.
Topic 12 TS 234
 - Seesongs and shanties
Uitv. : A.L. Lloyd, E. MacColl, S. Kelly, The Watersons, e.a.
Topic TPS 205
 - Zeemannsliederen - chants du marin ; (25 jaar Zeemacht)
Uitv. : Mannenkoor St-Barbe ; Pijpers en tamboers van muziekkapel Zeemacht o.l.v. E. Dorsan
Belgaphone LPS 2005
 - Singing the fishing ; een radioballade over de haringvisserij uit de streek van East Anglia & Maray Firth ; overzicht vanaf 1892.
Uitv. : E. MacColl, A.L. Lloyd, e.a., zang met begeleiding + interview met oude vissers.
Argo DA 142
 - De zee heeft een hart (populaire genre)
Uitv. : Dominee Bodaan, De Windmolens, De vier Jantjes, Y. De Nijs, J. Zuidewind
Elf Provinciën ELF 5502
 - Zeemannsliedjes (populaire genre)
Uitv. : Urkerzangers o.l.v. F. Bode
Elf Provinciën ELF 25069
 - De 16 beste zeemannsliedjes (populaire genre)
Polydor 2454 011
 - S.O.S. Schiff in Not ; matrozenkoren zingen voor u
Telefunken S 14 585-P
 - Weihnachten auf hoher See (populaire genre)
Uitv. : Freddy, zang ; met koor en orkestbegeleiding
Polydor 237281
 - Heimweh nach Sankt Pauli (populaire genre)
Uitv. : Freddy, zang met koor en orkestbegeleiding
Polydor 237 265
 - Von Kontinent zu Kontinent (populaire genre)
Uitv. : Freddy, zang ; met begeleiding
Polydor 249 001
 - Auf hoher See (populaire genre)
Uitv. : Freddy, zang ; met begeleiding
Polydor 237 250
 - Seemannslieder (populaire genre)
Uitv. Lolita, zang ; met begeleiding
Polydor 237 1171
 - Zuiderzeeballade (populaire genre)
Uitv. : S. Poons, De vier Jantjes, Dominee Bodaan, T. Zuidewind, Sinbad de zeeman, e.a.
Capri CA 150
- Samenstelling verzameling en lijst :
Robert Leroy, Stadsbibliotheek Oostende
- Alle fonoplaten uit deze lijst zijn waarschijnlijk niet meer verkrijgbaar in de platenhandel, maar wel het grootste gedeelte ervan.
Deze fonoplaten kunnen allen ontleend worden in de Stedelijke Discotheek.

on her majesty's service

Door Korvetkapitein C. Jacobs



« HMS ANDREW »

(Foto U.K. Navy)

BIJ EEN AFSCHIED...

De oudste onderzeeër in de Britse Marine, « HMS ANDREW », werd gedeclineerd op 31 december l.j. Het was de laatste onderzeeboot met een kanon aan dek en tevens de laatste boot ontworpen tijdens WO II.

« HMS ANDREW », 1.400 ton, werd gebouwd bij Vickers (Barrow-in-Furness) in augustus 1945, te water gelaten in april 1946 en voor het eerst gedeclineerd in maart 1948. Ze was één van 46 « A »-klas onderzeeboten besteld tijdens de laatste fases van de oorlog in de Stille Oceaan. Naderhand werden er slechts 16 gebouwd voor dienst in vredestijd.

Het hoogtepunt van « ANDREW »'s 26 jaar bewogen operaties was de allereerste onderzee overtocht van de Atlantische Oceaan in 1953. Ander hoogtepunt: filmrol in « On the Beach » met Gregory Peck als commandant, slechts één episode uit 11 gebeurtenisvolle jaren in het verre Oosten tussen 1958 en 1969.

In het kader van haar trainingsopdrachten die ze vanuit Plymouth de laatste jaren vervulde, vuurde « HMS ANDREW » op 3 december l.a. het laatste (historische) schot af met haar 4.5" kanon. In de lijn van het echte Britse respect voor traditie stuurde haar laatste C.O. volgend bericht, dat ook doorgezonden werd naar de Australische, Canadese en Amerikaanse marines.

« The reek of cordite has passed from the Royal Navy's submarine service. Last gun action surface

conducted at 031330 Zulu. Time to first round, 36 seconds. May the art of submarine gunnery rest in peace but never be forgotten ».

NIEUWE OCEANOGRAPHISCHE EENHEID « HMS HERALD »

« HMS HERALD », een gloednieuw oceanografisch opzoekingschip, werd na succesvolle « sea trials » in november van vorig jaar overgenomen door de RN uit de handen van de Robb Caledon Shipbuilders Ltd. Het gebeuren greep plaats op zee in de Firth of Forth.

« HMS HERALD » is het 4e schip in haar klas, dat gebouwd werd voor de Hydrografische Dienst; het is tevens een verbeterde uitgave van de andere - « HMS HECLA », « HMS HECATE », « HMS HYDRA » - gebouwd in 1965.

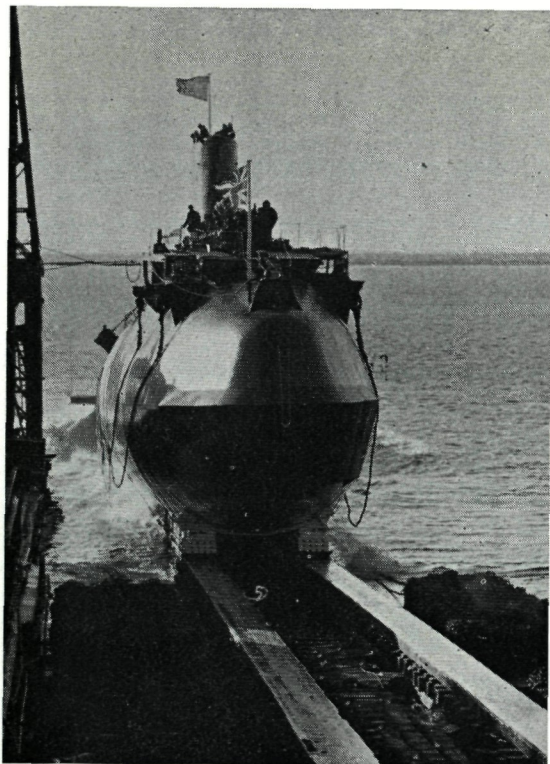
Het schip is 260 voet lang met een waterverplaatsing van 2.945 ton. De uitrusting omvat o.m. een ordinator die gegevens logt, een satelliet-navigatiesysteem, een zwaartekrachtmeter, magnetometer, sonars, diepteloden evenals oceanografische lieren, twee speciaal uitgeruste motorboten en tenslotte een Wasp-helicopter.

« HMS HERALD » heeft diesel-elektrische voortstuwing en ook een boegschroef en een passieve stabilisatietank. De maximum snelheid bedraagt 14 knopen en de aktieradius is 12.000 mijl aan 11 knopen. Voor de 128-koppige bemanning werden er moderne slaap-recreatie- en eetgelegenheden voorzien.



« HMS AMAZON » (F169) voor de eerste maal op zee met « HMS ANTELOPE » (schip van dezelfde klasse) op 16-1-1975.
(Foto U.K. Navy)

« HMS SUPERB » (Foto U.K. Navy)



TEWATERLATINGEN « HMS ALACRITY »

« HMS ALACRITY », 6e in de reeks van de Type 21 fregatten van de Amazoneklasse, werd te water gelaten op 18 september 1974 bij Yarrow Shipbuilders Ltd te Glasgow. De Amazoneklas schepen werden gezamenlijk ontworpen door Vosper Thornycroft Ltd en Yarrow.

« HMS ALACRITY » is 384 voet lang, 41 voet breed en wordt aangedreven door Rolls Royce Olympus en Tyne gas turbines. De wapensystemen omvatten de Seacat zee-lucht missielen, een 4.5 duim Mk 8 kanon en een Wasp helicopter, die later door een tweemotorige Lynx zal vervangen worden.

Zoals in de andere schepen van deze klasse is de accommodatie zeer modern: stapelbedden, afzonderlijke eetzaal, cafeteria-systeem, luchtverversing. « HMS ALACRITY » is het 9e schip dat deze naam draagt; het eerste was een sloep met 19 kanonnen gebouwd te Newcastle in 1806.

« HMS SUPERB »

« HMS SUPERB », 9e Britse onderzeeboot met kern-aandrijving, 3e in de Swiftsure-klasse en gebouwd bij Vickers Shipbuilding Gp, werd te water gelaten te Barrow-in-Furness op 30 november 1974.

De « HMS SUPERB » heeft een waterverplaatsing van 4.400 ton, is 272 voet lang en 32.3 voet breed. De boot kan constant onder water varen aan meer dan 20 knopen en zal verscheidene weken onder water kunnen patrouilleren.



LIEUTENANT THE PRINCE OF WALES

Prins Charles kwalificeerde als een Wessex 5 helicopterpiloot en leidde te dier gelegenheid op 12 december i.l. een « fly-past » van marinehelicopters van 707 Squadron op de marinevliegbasis YEOVILTON in Somerset.

De vliegmicrobe heeft zodanig bezit genomen van Prins Charles dat hij een verdere vliegtraining ging volgen om met 845 Squadron mee te kunnen inschepen op het commandoschip « HMS HERMES ». De vroeger geplande cursus voor Luitenanten zal de Prins nu waarschijnlijk in de herfst volgen in het Royal Naval College in Greenwich.

CHANNEL COMMITTEE

* * *



15 november bij de Belgische Delegatie van het Kanaalcommando. Admiraal Sir Terence and Lady Lewin worden verwelkomd door Kapitein ter Zee en Mw J. Pesch op de receptie gehouden ter gelegenheid van het Feest van de Dynastie. (Admiraal Sir T. Lewin is Geallieerd Opperbevelhebber van de Kanaalzone met Hoofdkwartier in Northwood, Middlesex). (Foto U.K. Navy)



Even poseren... de Belgische Delegatie bij het Kanaalcommando op 15 november 1974. Van links naar rechts : 1MR J. Backs, 1MP R. Van Loocke, CPV J. Pesch, KVK SBH C. Jacobs, 1LV Gorts, 1LV J. Severs. CPC W. Cornelis (met zending) ontbreekt op de foto. (Foto U.K. Navy)



Ook de glimlach van de dames ontbrak niet op 15 november bij de Belgische Delegatie van het Kanaalcommando.

(Foto U.K. Navy)





Jupiler

man...

dit is Uw bier

INFO MARINE



bezoek vreemde schepen



visites navires étrangers

De Nederlandse Kustmijnenvegers « BRIELLE - BEDUM - BRESKENS », brachten een routine bezoek aan de haven van Oostende van 4 tot 6 februari 1975.

De schepen stonden onder het bevel van Luitenant-ter-Zee 1e. Klasse J.J.P. QUERE, aan boord van de « BRIELLE ».

Karakteristieken : per schip

WATERVERPLAATSING : 384 ton

Afmetingen : 144,7 x 27,9 x 7,5 voet

Bemannig : 37

Het Engels Fregat « HMS. RHYL », bracht een routine bezoek aan de haven van Antwerpen, van 4 tot 8 februari 1975.

Het schip stond onder het bevel van Commander NIC. KETTLEWELL RN.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 2.800 ton

Afmetingen : 112,8 x 12,5 x 5,3 meter

Bemannig : 15 officieren, 220 onderofficieren en matrozen

De Franse Kustmijnenvegers « CYCLAMEN - LOBELIA - CHRYSANTHEME », brachten een routine bezoek aan de haven van Gent, van 17 februari tot 19 februari 1975, ter gelegenheid van een opleidingskruisvaart.

De schepen stonden onder het bevel van Luitenant-ter-Zee DOLIVET, aan boord van de « CYCLAMEN ».

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 370 ton

Afmetingen : 43 x 8 x 2,6 meter

Bemannig : totaal : 4 officieren, 19 onderofficieren, 38 matrozen

De Franse onderzeeboot « MARSOUIN » bracht een routine bezoek aan de haven van Antwerpen van 26 januari tot 30 januari 1975.

De « MARSOUIN » stond onder het bevel van Luitenant-ter-Zee DUBOIS.

Karakteristieken

WATERVERPLAATSING : 1.635 ton

Afmetingen : 77,6 x 7,8 x 5,4 meter

Bemannig : 7 officieren, 25 onderofficieren, 40 matrozen

Het Nederlandse 1e. Mijnenbestrijdingsflottielje bestaande uit de mijnenvegers « Hr.Ms. WOERDEN, VEERE, DOKKUM, BRIELLE, BRESKENS, BEDUM, VAN DER WEL en VAN VERSEDAAL », bracht een routine bezoek aan de haven van Oostende van 3 tot 6 maart 1975

De Nederlandse « Hr.Ms. DRUNEN », bracht een routine bezoek aan de haven van Oostende van 3 tot 7 maart 1975.

De Franse Hoogzeemijnenvegers « GARIGLIANO - ALENCON - BACCARAT » brachten een routine bezoek aan de haven van Brugge van 28 februari tot 3 maart 1975.



COMMODORE E. POSKIN



COMMODORE D. GELUYCKENS



CPV. A. SCHLIM



CPV. (BEM) H. LEMAIRE



CPF. A. TROISPONT



CPF. CH. COLLARD



CPF. F. DUMONT



CPF. J.C. LIENART



CPC. A. STROOBANT



CPF.(BEM) IR. E. POULLET



CPF.(SBH) P. MARIN



CPF. H. STRADIOT



CPC. M. VERBOVEN



CPC. A. ROBYNS



CPF. P. VANDAMME



CPC. P. MAWET



CPC. F. VANDEN HAUTE



CPC. J. VAN OETEREN



1LV. SERVAIS



KAPIT. LTZ.(KNM) KAMPS



CPC. M. VANDERSTRAETEN

les mutations

Op datum van 3 februari jl., werd Kapitein ter Zee D. Geluyckens, aangesteld tot de graad van Commodore (Brigade-Generaal) om de funktie te bekleden van Deputy Assistant Director, Plans and Policy Division bij de Internationale Staf van de NAVO. Op datum van 14 maart verlaat Commodore E. Poskin de Groepering Operaties Zeemacht om de funktie van Tweede Onderstafchef bij de Generale Staf van de Krijgsmacht te bekleden.

Op datum van 1 april gaat Kapitein ter Zee (SBH) H. Lemaire, Tweede Onderstafchef van de Generale Staf Krijgsmacht, met verlof, het pensioen van 1 juli, voorafgaande.

Op datum van 14 maart, neemt Kapitein ter Zee A. Schlim, Adjunkt Stafchef Zeemacht, het bevel over van Commodore E. Poskin, als Commandant van de Groepering Operaties Zeemacht.

Op datum van 24 februari, heeft Fregatkapitein A. Troispont, Stafchef Groepering Operaties Zeemacht, Oostende verlaten om de funktie van Adjunkt van de Stafchef van de Zeemacht te bekleden.

Op woensdag 29 januari, nam Fregatkapitein Collard, Commandant Marine Basis Zeemacht Oostende, de funktie van Stafchef Groepering Operaties Zeemacht, over van Fregatkapitein A. Troispont.

Op woensdag 29 januari, nam Fregatkapitein (SBH) Marin, Commandant « ZINNIA », het bevel over van Fregatkapitein Collard, over de Marinebasis Zeemacht Oostende.

Op 6 januari, nam Fregatkapitein Van Damme, komende van « ANCA »-England de funktie van Sektiechef Projekt Bureau Escorteurs, over van Fregatkapitein (SBH) Ir. E. Pouillet.

Op 10 januari, nam Fregatkapitein (SBH) Ir. E. Pouillet, Sektiechef Projekt Bureau Escorteurs, het bevel van de « ZINNIA » over van Fregatkapitein (SBH) Marin.

Op 18 december, nam Fregatkapitein Dumont, Commandant Marinebasis Nieuwpoort, het bevel over van Korvetkapitein Stroobant, als Commandant van het Verdelingscentrum Zeemacht (CENREP).

de mutaties

Op 18 december werd Korvetkapitein Stroobant, Commandant van het Verdelingscentrum Zeemacht (CENREP) aangeduid voor het volgen van een cursus bij de Koninklijke Nederlandse Marine in Den Helder.

Op 18 december nam Luitenant ter Zee 1e Kl. Servais het bevel over van Fregatkapitein Dumont, als Commandant van de Marinebasis Nieuwpoort.

Op 12 december nam Fregatkapitein H. Stradiot, Commandant « GODETIA », het bevel over van Fregatkapitein A. Robyns, als Korpscommandant Groepering Opleiding en Training Zeemacht.

Op 16 januari nam Korvetkapitein M. Verboven, Hoofd Sektie Operaties Staf Zeemacht, het bevel over van Fregatkapitein H. Stradiot, als Commandant van de « GODETIA ».

Op 16 december nam Fregatkapitein A. Robyns, Korpscommandant Groepering Opleiding en Training Zeemacht, de funktie over van Korvetkapitein Verboven, als Hoofd Sektie Operaties Staf Zeemacht (ZS3).

Op 27 januari, nam Korvetkapitein Mawet, het bevel over van Korvetkapitein Van Den Haute, als Comsquad MSI.

Op 7 januari nam Korvetkapitein Van Oeteren, de funktie van Officier N3-Groepering Operaties Zeemacht over van Korvetkapitein Mawet.

Op 7 januari nam Korvetkapitein Van Der Straeten het bevel over van Korvetkapitein Van Oeteren, als Comsquad MSC.

In mei a.s. geeft Fregatkapitein J.C. Liénart het bevel over van de Mijnenbestrijdingsschool aan Kapitein Luitenant ter Zee (KNM) Kamps, om de funktie over te nemen van ZSA/A bij de Staf Zeemacht te Brussel.

Korvetkapitein Van Den Haute, Commandant Comsquad MSI, nam op 27 januari, het bevel over van de school Specialiteiten Dek in de Groepering Opleiding en Training Zeemacht.

Op 14 november gaf Fregatkapitein Van Begin,

Commandant STANAVFORCHAN, het bevel over aan Commander Mac-Laren P. (U.K. Navy). In april a.s. zal Fregatkapitein Van Begin, Hoofd Opleidingen worden bij de Belgisch-Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool.

De hierboven vermelde lijst houdt geen rekening noch met de hiërarchische, noch met de alfabetische volgorde, dit omwille van het chronologisch probleem van het binnenkomen van de informatie.

* * *

Le Capitaine de Vaisseau D. Geluyckens a été, en date du 3 février dernier, commissionné au grade de Commodore (Général de Brigade) pour remplir, auprès de l'Etat Major International de l'OTAN, la fonction de Deputy Assistant Director Plans and Policy Division.

A la date du 14 mars, le Commodore E. Poskin quitte le Groupement des Opérations de la Force Navale, pour la fonction de deuxième Sous-Chef d'Etat Major à l'Etat Major Général des Forces Armées.

Le 1er avril, le Capitaine de Vaisseau (BEM) H. Lemaire, deuxième Sous-Chef d'Etat Major à l'Etat Major Général des Forces Armées, part en congé anticipatif à la pension du 1er juillet.

En date du 14 mars, le Capitaine de Vaisseau A. Schlim, Adjoint du Chef d'Etat Major de la Force Navale, succède au Commodore E. Poskin au Commandement du Groupement Opérations de la Force Navale.

Le 24 février, le Capitaine de Frégate A. Troispont, Chef d'Etat Major du Groupement Opérations, quitte Ostende, pour occuper le poste d'Adjoint du Chef d'Etat Major de la Force Navale.

Le mercredi 29 janvier le Capitaine de Frégate Collard, Commandant de la base marine de la Force Navale à Ostende, a pris la place du Capitaine de Frégate A. Troispont comme Chef d'Etat Major du Groupement Opérations de la Force Navale.

Le même 29 janvier, le Capitaine de Frégate (BEM) Marin, Commandant du « ZINNIA », a repris le Commandement de la Base Navale de la Force Navale d'Ostende.

Le 6 janvier, la fonction de Chef de Section du Bureau Projet Escorteurs, a été reprise par le Capitaine de Frégate Van Damme, revenant de ANCA (Angleterre), à la place du Capitaine de Frégate (BEM) Ing. E. Pouillet.

Le 10 janvier, le Capitaine de Frégate (BEM) Ing. E. Pouillet, Chef de section du Bureau Projet Escorteurs a repris le Commandement du « ZINNIA » à la place du Capitaine de Frégate (BEM) Marin.

Le Capitaine de Frégate Dumont, Commandant de la Base Navale de Nieuport, a pris, le 18 décembre,

le Commandement du Centre Répartiteur de la Force Navale (CENREP), du Capitaine de Corvette Stroobant.

A la même date le Capitaine de Corvette Stroobant, Commandant de CENREP, était désigné pour suivre un cours à la Koninklijke Nederlandse Marine à Den Helder.

C'est le 18 décembre, que le Lieutenant de Vaisseau 1ère Classe P. Servais a succédé au Capitaine de Frégate Dumont comme Commandant de la Base Navale de Nieuport.

Le 12 décembre le Capitaine de Frégate H. Stradiot, Commandant du « GODETIA » succède au Capitaine de Frégate A. Robyns, comme Chef de Corps du Groupement de Formation et Entraînement de la Force Navale.

Le 16 janvier le Capitaine de Corvette M. Verboven, Chef de la Section Opérations à l'Etat Major de la Force Navale, remplace le Capitaine de Frégate H. Stradiot au Commandement du « GODETIA ».

Le 16 décembre, le Capitaine de Frégate A. Robyns, Chef de Corps du Groupement de Formation et Entraînement de la Force Navale, succède au Capitaine de Corvette Verboven, comme Chef de la Section Opérations à l'Etat Major de la Force Navale.

Le 27 janvier, le Capitaine de Corvette Mawet succède au Capitaine de Corvette Van Den Haute, comme COMSQUAD MSI.

Le 7 janvier le Capitaine de Corvette Van Oeteren succède au Capitaine de Corvette Mawet, dans la fonction d'Officier N3 au Groupement Opérations de la Force Navale.

Le 7 janvier, le Capitaine de Corvette Vanderstraeten succède au Capitaine de Corvette Van Oeteren dans la fonction de COMSQUAD MSC.

En mai le Capitaine de Frégate J.C. Liénart remettra le Commandement de l'Ecole de Guerre des Mines au Capitaine Lieutenant de Vaisseau Kamps (KNM) pour prendre fonction de ZSA/A à l'Etat Major Général de la Force Navale.

Le Capitaine de Corvette Van Den Haute, Commandant du COMSQUAD MSI a repris le 27 janvier, le Commandement de l'Ecole de Spécialité Pont au Groupement de Formation et d'Entraînement de la Force Navale.

Le 14 novembre dernier, le Capitaine de Frégate Van Begin a remis le Commandement de STANAVFORCHAN, au Commander P. Mac Laren (U.K. Navy). En avril prochain, le Capitaine de Frégate Van Begin deviendra le Directeur de l'Instruction à l'Ecole Belgonéerlandaise de Guerre des Mines. Le relevé ci-dessus ne tient nullement compte de l'ordre hiérarchique ou alphabétique en raison du problème chronologique de l'arrivée des informations.



BEZOEK LOGISTIEKE GROEPING

De heer Teugels A., directeur « Algemene Spaar- en Lijfrentekas » te Oostende was te gast bij de logistieke groepering.

De voordracht was ondersteund door een prachtige reeks dia's gesynchroniseerd met klank.

Een unieke gelegenheid om eindelijk eens wegwijs te worden in de verschillende aspecten van het sparen en werking van het bankwezen.

De opkomst was enorm. Verschillende personaliteiten van COMLOGNAV hadden er aan gehouden deze voordracht bij te wonen.

HOOG BEZOEK AAN DE MIJNENBESTRIJDINGSSCHOOL

Z.K.H. Prins Bernhard der Nederlanden heeft in zijn functie van Inspecteur-Generaal van de Nederlandse strijdkrachten op 25 februari een kort werkbezoek gebracht aan de Belgisch-Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool te Oostende.

De reis werd gemaakt in een Fokker F-28 Fellowship van de Nederlandse regering waarbij werd geland op het vliegveld van Oostende.

Bij de aankomst werd Z.K.H. namens de Stafchef van de Zeemacht Commodore Van Dyck, afwezig ingevolge zending in het buitenland, verwelkomd door Commodore E. Poskin, Commandant van de Groepering Operaties van de Zeemacht; Kapitein-ter-Zee L. de Schutter, adjunkt-stafchef van de Zeemacht; door Kolonel L. van der Drift, militair attaché.

De Prins was vergezeld van de drie stafchefs van Zijn militaire staf: Kapitein-ter-zee G.P. Slikker; Kolonel W. Kasteleyn van de Koninklijke Luchtmacht en Kolonel G.R.A. Gerritsen van de Koninklijke Landmacht.



Korvetkapitein VANDEN HAUTE voerde het bevel over het Smaldeel MSI (Mine Sweeper Inshore) sedert 4 december 1972. Thans zal hij een functie vervullen in het Opleidingscentrum van de Zeemacht te Sint Kruis Brugge.

Het 219de Smaldeel MSI kreeg in december 1969 de Marinebasis NIEUWPOORT als thuishaven toegewezen. Dit Squadron is thans een goed getraind operationeel deel van de Belgische vloot, dat vooral opereert in de Noordzee en regelmatig Engelse en Franse havens aandoet.

De nieuwe bevelhebber Korvetkapitein P. MAWET, die van maart 1969 tot heden een functie van Staf-officier bij de Groepering Operaties van de Zeemacht vervulde, werd op 4 september 1930 te Jupille sur Meuse geboren. Hij kwam bij de Zeemacht in januari 1949 en werd op 26 maart 1969 benoemd tot Korvetkapitein.

Onder de talrijke autoriteiten die de plechtigheid bijwoonden, bemerkten we onder andere Commodore POSKIN, Commandant van de Groepering Operaties van de Zeemacht - Kolonel SBH BLOCK, Kwartiercommandant van het Kamp van Lombard-sijde - Luitenant-ter-Zee 1ste Klasse R. SERVAIS, Korpscommandant van de Marinebasis Nieuwpoort - Majoor SBH VERSTRAETEN en de Korvetkapiteins FRANÇOIS en CLAUS.

De ceremonie werd besloten met een receptie in de Mess Officieren van de Marinebasis Nieuwpoort.

BEVELOVERDRACHT

Eind 1974 had een plechtigheid plaats waarbij CPF ROBYNS afscheid nam van het Centrum voor Marinevorming om zijn nieuwe functie bij de Generale Staf van de Zeemacht te vervullen. Deze plechtigheid werd opgeluisterd door de muziekkapel van de Zeemacht. Er werden eervolle onderscheidingen uitgereikt aan LTZ (D) HELSMOORTEL en ROETS - LTZ VAN DEN DRIESCH, 1MC DE WITTE, DEVOOGHT, VAN MAELE, DELCHAMBRE, RONDAS en VANDEVELDE, eerste sergeant majoor JANSSENS en eerste matrozen CAMPS en WAES.

Nadien volgde de aanstelling van FKP H. STRADIOT tot nieuwe Commandant van het Centrum voor Marinevorming. De plechtigheid werd besloten met een défilé waarna CPF ROBYNS gemoedelijk afscheid nam van zijn officieren, O./officieren, 1MT en matrozen in de respectievelijke Mess of Bar.

REMISE DE COMMANDEMENT

Fin 1974 une cérémonie a eu lieu, au cours de laquelle le Commandant ROBYNS prit congé du Centre de Formation Navale pour remplir ses nouvelles fonctions auprès de l'Etat-Major de la Force Navale.

Cette cérémonie fut honorée de la participation de la musique de la Force Navale.

Pendant la cérémonie, des distinctions honorifiques ont été décernées aux 1LV(S) HELSMOORTEL et ROETS, 1LV VAN DEN DRIESCH, 1MC DE WITTE, DEVOOGHT R., VAN MAELE, DELCHAMBRE, RONDAS et VANDEVELDE, le 1er sergt.-major JANSSENS et 1MT CAMPS et WAES.

Ensuite, le CPF. STRADIOT fut installé dans ses nouvelles fonctions de commandant du Centre.

La cérémonie se clôtura par un défilé, après que le CPF ROBYNS eût cordialement pris congé de ses officiers, sous-officiers, premier matelots et matelots dans les différents mess.



BEVELSOVERDRACHT VAN HET 219de SMALDEEL ONDIEPWATERMIJNENVEGERS

Op 27 januari 1975 gaf Korvetkapitein F. VANDEN HAUTE, in de Marinebasis NIEUWPOORT, het bevel van het 219de Smaldeel Ondiepwatermijnenvegers over aan Korvetkapitein P. MAWET.

ENTRAIDE FORCE NAVALE VERENIGING HULPBETOON ZEEMACHT

Op vrijdag 17 januari jl., mocht Comodore J. VAN DYCK, Stafchef van de Zeemacht en Voorzitter van de V.Z.W. Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, opnieuw twee royale giften in ontvangst nemen bestemd voor de sociale werken van deze vereniging.

GIFT

De Club van de Eerste Matrozen en de Beroepsvrijwilligers overhandigde aan de Comodore een check van 10.000 fr.

Deze bijdrage is zowat aan het uitgroeien tot een jaarlijkse traditie. De Comodore J. Van Dyck, dankte de Beroepsvrijwilligers voor deze flinke bijdrage, die zeker tegoe zal komen aan de noodlijdenden in de Zeemacht.



KLEURENTELEVISIE

In de stemmige vlootbar van de mess officieren, werd door de Comodore vervolgens een receptie aangeboden aan de Heer Péharpré van « ELEGIMP » die een prachtig kleurentelevisietoestel aan de vereniging schonk.

De Comodore dankte de Heer Péharpré en gaf uitleg over de sociale werking van de vereniging.



SOCIALE WERKING

Uit de toespraak van de Comodore J. VAN DYCK, lichten we enkele cijfers die voor zich zelf spreken. Zo werd er tijdens het voorbije boekjaar voor 163.000 fr. vakantiegeld aan de Zeemachtweduwen

uitgekeerd, de Zeemachtwezen mochten 221.000 fr. studiebeurzen ontvangen, voor de minder valide kinderen werd voor 78.000 fr. tussengekomen in de internaatskosten, terwijl voor 120.000 fr. renteloze leningen werd verstrekt en voor 109.500 fr. giften of een totaal van 691.500 fr.

GALABAL

Vanzelfsprekend dienen de inkomsten van ergens te komen. Zo organiseerde de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht, dit jaar op vrijdag 7 februari, in de Casino Kursaal een Galabal waarvan de opbrengsten integraal besteed worden aan de sociale werking.

Dit avondfeest is uitgegroeid tot één van de mondaine gebeurtenissen aan onze kust.

De kleurrijke uniformen van de vele buitenlandse attachés en de mooie avondjurken van de dames, gaven aan deze avond een betoverend cachet.

HULPBETOON ZEEMACHT

Bij gelegenheid van het bezoek van de Stafchef aan de Marinebasis te Antwerpen overhandigde FKP DEVILLERS, Comd van NCPANT, op 17 december 1974 ten bate van het Fonds Hulpbetoon van de Zeemacht aan COM VAN DYCK een cheque ten belope van 25.000 fr., waarmede aan de opbrengst van de actie « Open deur 1974 », waarvoor het ganse personeel van NCPANT zich terdege had ingespannen, een definitieve en lofwaardige bestemming werd gegeven.

* * *

A l'occasion de la visite que rendit le chef d'Etat-Major à la Base Navale d'Anvers le 17 décembre 1974, le CPF DEVILLERS, Com. de NCPANT, remit bénéfice du Fonds d'Entraide de la Force Navale entre les mains du Com. VAN DYCK un chèque de 25.000 fr., représentant le bénéfice de l'action « Open Door 1974 » à laquelle le personnel de NCPANT avait contribué.



faits divers nieuwtjes



INFRASTRUCTUUR BIJ DE LOGISTIEK

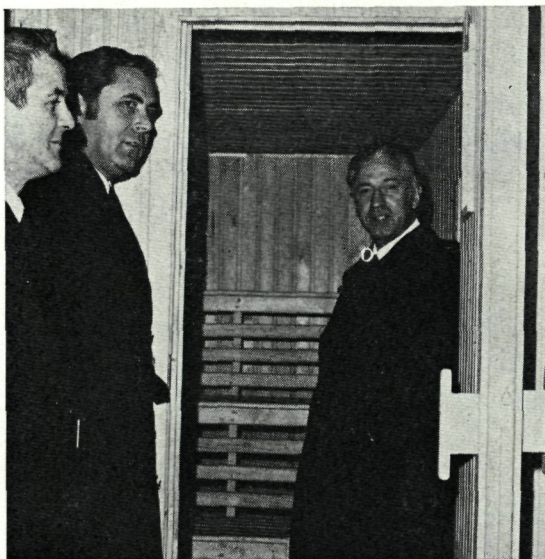
Dat de Logistieke groepering niet bij de pakken blijft zitten toont de foto. Deze foto geeft een gedacht van de werken die mo-

menteel aan de gang zijn op de kaai van de Oosteroever. Zoals te zien is wordt het volledig wegdek vernieuwd. Deze nieuwe kaai zal de taken toegewezen aan de logistiek efficiënter doen oplossen.



SAUNABAD

Voor wie geregeld VOOR HETE VUREN staat, is het vanzelfsprekend slechts een koud kunstje om gehuld in overjas en volledig uniform een dampend saunabad te ondergaan.



Dit initiatief van NCPANT, dat is uitgegroeid tot een ultra-moderne en perfect uitgeruste sauna-installatie, en voor een groot deel door het personeel van de Marinebasis te Antwerpen zelf werd verwezenlijkt, droeg alle bewondering weg van Com. VAN DYCK.

Bij gelegenheid van het bezoek van de Commodore aan de nieuwe installaties op 17 december 1974, waarbij hij werd omringd door FKP DEVILLERS en 1LZ DE GRANDE, werd de saunahut voorbehouden aan het hoge gezelschap, doch zij staat vanzelfsprekend ter beschikking van het voltallige personeel van NCPANT, die van de nieuwe realisatie dan ook reeds een dankbaar gebruik heeft gemaakt. Een voorbeeld dat tot navolging strekt !

INSTALLATION DE SAUNA

La Base Navale d'Anvers s'est enrichie d'une installation de sauna ultra-moderne et parfaitement équipée. Réalisée pour une grande part par le personnel de NCPANT même, cette initiative fit l'objet de l'admiration du Com. VAN DYCK lors de l'inspection que passa le Commodore à la Base Navale le 17 décembre 1974.

A l'occasion de la visite du Commodore aux installations nouvelles, où on le voit entouré du CPF DEVILLERS et du 1LV DE GRANDE, le sauna était réservé à l'hôte illustre, mais forcément la réalisation est à la disposition de tout le personnel de NCPANT, et nombreux sont ceux qui en ont déjà profité. Une initiative qui sert d'exemple !

FELICITATIONS · GELUKWENSEN



Les Matelots STEELANDT Christian et VERSCHELDE Patrick de Comservost ont reçu le Brevet de bon militaire des mains du Chef de Corps. De matrozen Christian STEELANDT en Patrick VERSCHELDE mochten het brevet van « Goed Militair » ontvangen, uit de handen van Korvetkapitein, V. Segaert, Korpsoverste.



SHOW COMSERVOST

De show van Staf PERMENTIER in de Marinekazerne Bootsman Jonsen kende een reuzesukses. Het zangeresje Lia LINDA maakt reclame voor onze T-Shirts en tijdens de overhandiging van de bloemen liet Mat. LEGROS zich niet onbetuigd en profiteerde van de omstandigheden.



EERVOLLE ONDERSCHIEDINGEN

Op 17 januari 1975 had in het Centrum voor Marinevorming te St.-Kruis een plechtigheid plaats naar aanleiding van het einde van de eerste opleiding van de in december binnengekomen rekruten.

Na de voorstelling der Eenheden aan Fregatkapitein STRADIOT en Kapitein ter Zee VERVYNCK hield de Commandant van de Groepering Opleiding en Training CPV. VERVYNCK een toespraak, waarna het vaandel aan de leerlingen van de Divisie Eerste Opleiding werd voorgesteld.

Vijf nieuwe Vaandrighs ter Zee tweede klasse legden hierna de eed af, nl. J. Bartier, J. De Vos, J. Haertjens, J. Laukens en F. Reynders.

Volgende eervolle onderscheidingen zijn uitgereikt :

- Kruis van Officier in de Kroonorde :
Maj. Gen. VOGELAERS E.
1LZ (D) SERRIEN H.
- Militair Kruis van 2de Klas :
CPC FRANÇOIS G.
1LZ (D) DEVISSCHER J.
- Gouden Palm in de Kroonorde :
1MC DE LAUW R.
1OM VAN HOOFF G.
1OM BOOGHS G.

- Zilveren Palmen in de Kroonorde :
1M1 COCHUYT M.
- Gouden Medaille in de Orde van Leopold II :
1MR DEBRUYNE R.
1MR DEDRIJVERE
1MC GYBELS H.
1MR DE VINCK R.
- Zilveren Medaille in de Orde van Leopold II
1M1 VAN SEVEREN A.
1MT LAGAST M.
- Militair Ereteken 1ste Klas :
1MR MACHIELS R.
1MR DETHY C.
- Militair Ereteken 2de Klas :
MTR VAN PACHTENBEKE L.
MTR LARCIN M.

REMISE DISTINCTIONS OFFICIERS

Lors d'une réunion des officiers qui s'est tenue au mess de la caserne Prince Baudoin, fin 1974, les distinctions suivantes ont été remises :

- Croix Militaire de 2ième classe :
KVK(D) DESWERT (ZS1/P)
FKP(D) VERHEYDEN (ZS1)
CPC LANGE
- Croix de Chevalier de l'Ordre de Léopold :
KVK(T) VIEREN (ZDT/ELEC)

- Croix d'Officier de l'Ordre de Léopold :
FKP HUTSE (ZSP)
- Croix de Chevalier de l'Ordre de la Couronne :
LTZ(T) VANDERVELDE (ZDPO)
LTZ STRYCKERS (ZDPO)

Profitant de l'occasion, un cadeau d'adieu a été remis au CPF POULLET, au CPC LANGE ainsi qu'au 1LV VINCENT.



Le CPF POULLET reçoit son cadeau de départ des mains du Commodore GELUYCKENS.



A l'occasion de la Fête de la Dynastie, les membres suivants du personnel de la Base Navale d'Anvers ont été décorés lors de la fête du Corps de NCPANT, en témoignage de reconnaissance pour les services rendus à la Patrie : ont obtenu la Palme d'Or de la Couronne : les 1MC DAVID, DUYF et VAN PRAET ; le 1MC BREUGELMANS, le 1MC VERVOORT et le 1MR DE RYCKER reçurent la Médaille d'Or de l'ordre de Léopold II, tandis que le 1MC MAES et le 1MR FAVRESSE furent honorés respectivement de la Médaille d'Argent de l'ordre de Léopold II et de la Médaille Militaire 1ère Classe.

Nos sincères félicitations aux lauréats !

* * *

Au nom de Sa Majesté le Roi, le CPF DEVILLERS, Com. de la Base Navale d'Anvers, confère le Médaille d'Or de l'ordre de Léopold II au 1MC VERVOORT en témoignage de reconnaissance pour la façon exemplaire dont il s'est acquitté de sa tâche comme TEC Telecom, et ce depuis son entrée au service, il y a déjà plus de vingt ans.

Naar aanleiding van het feest van de Dynastie werden bij gelegenheid van het Korpsfeest in de Marinebasis te Antwerpen volgende personeelsleden onderscheiden als blijk van erkentelijkheid voor de diensten, aan het Vaderland bewezen : werden geëerd met de Gouden Palm der Kroonorde : 1MC DAVID, 1MC DUYF en 1MC VAN PRAET ; 1MC BREUGELMANS, 1MC VERVOORT en 1MR DE RYCKER ontvingen de Gouden Medaille in de Orde van Leopold II, terwijl de ereonderscheidingen der Zilveren Medaille in de Orde van Leopold II en het Militair Ereteken van Eerste Klas respectievelijk aan MLC MAES en 1MR FAVRESSE te beurt vielen.

Onze oprechte gelukwensen aan de laureaten !

* * *

In naam van Zijne Majesteit de Koning overhandigt FKP DEVILLERS, Com. van de Marinebasis te Antwerpen, de Gouden Medaille in de Orde van Leopold II aan 1MC VERVOORT, als blijk van erkentelijkheid voor de voortreffelijke wijze waarop hij zich sedert zijn indiensttreding, nu reeds meer dan twintig jaar geleden, als TEC Telecom van zijn taak heeft gekweten.



1MT. KETELAERE

Eind vorig jaar heeft de 1MT Lucien Ketelaere, werkzaam in de Logistieke groepering, twee mensen van een gewisse dood gered.

Een jonge man en zijn verloofde waren, door een ongekende oorzaak, in het water van de spuikom terecht gekomen, diepte ongeveer 6 meter.

1MT Ketelaere, die toevallig ter plaatse aan het vissen was, heeft, met behulp van een klein bootje, de twee jonge lieden uit het water kunnen halen.

De jonge lui die onmiddellijk met hulpdiensten van de 900 werden weggevoerd, stellen het zeer goed. Aan 1MT Ketelaere onze welgemeende felicitaties.



OVERLIJDEN VAN 1MC VUURMAN

Met diepe droefheid melden wij het overlijden op 17 december 1974 van 1MC Vuurman.

Wijlen 1MC Vuurman vervoegde de Zeemacht op 26 augustus 1946. Na verschillende functies waargenomen te hebben, kwam hij op 5 mei 1953 in dienst bij de Sectie Preservatie. Dienst die op dat ogenblik nog in zijn kinderschoenen stond. 1MC Vuurman die een zeer dynamisch persoon was, stampte een preservatie uit de grond die heden ten dage nog zijn stempel draagt.

Het bouwen van het nieuwe preservatie-complex was voor Lucien als « a dream come true ».

Met zijn jaren lange ervaring was hij de juiste man op de juiste plaats om het optrekken ervan met raad en daad bij te staan.

De bekroning van zijn levenswerk heeft hij niet mogen beleven...

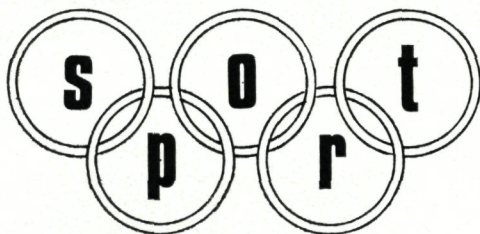
Vriend Vuurman in gedachten blijft U bij ons, de preservatie zal uw herinnering levendig houden.



1MC RASSAERT OP RUST

De Heer RASSAERT begon zijn militaire loopbaan in 1937 bij het 3e Linie met grote betrachtingen, die ten gevolge van de oorlogsomstandigheden wegbleven. Tijdens deze donkere dagen onderging hij het oorlogsgeweld als sergeant, krijgsgevangene en weggevoerde. Onmiddellijk na de oorlog nam hij als onderofficier functies waar bij het PROV CDO WVL en kwam in 1947 bij de Zeemacht, waar hij vanaf het eerste uur de moeilijke en lange periode van ontplooiing van COMLOGNAV en de Bevoorradingsdienst meemaakte.

Tijdens deze periode werd hij benoemd tot MTR op 1 juli 1948, 1MR op 26 juni 1952 en 1MC op 26 december 1956. In deze lange jaren van organiseren en vechten om het bevoorradingsbureau op- en uit te bouwen zodat het bij machte zou blijven én de vloot te voldoen én de bevoorradingsystemen meester te blijven bleef hij niettemin ijveren naar de beste verstandhouding tussen zijn bureau en de neven- en buitendiensten van de Bevoorradingsdienst.



Op 20 december 1974 had in de Mess Onderofficieren van Comienav een ontvangst plaats in tegenwoordigheid van CPV VERVINCK, CPF ROBYNS, FKP STRADIOT, sportonderrichters en afgevaardigden van alle eenheden en sportbeoefenaars, waarbij de trofees van de verschillende sportgebeurtenissen die in de loop van het jaar plaats gehad hebben werden overhandigd.

De sportofficier loofde in het algemeen alle deelnemers in volgende bewoordingen:

● Het jaar 1974 was bijzonder rijk op dit gebied en COMIENAV heeft aldus ten volle beantwoord aan de orders van de Heer Minister van Landsverdediging - de Chef van de Generale Staf van het Leger - de Stafchef van de Zeemacht en de Com-

mandant van onze Groepering zonder wiens steun we niet hadden kunnen presteren wat we bereikt hebben.

● a) Als eerste bijzondere gebeurtenis was daar de Wisselbeker CHOME COMIENAV die beloond werd wegens zijn vele inspanningen ter bevordering van de LO & Sport.

b) Het tweede feit was het in competitie brengen van de Wisselbeker CPV VERVYNCK. Deze wisselbeker wordt toegekend aan de School van COMIENAV die eveneens op gebied van LO & Sport en vooral de prestaties van het vast kader, zich het meest heeft onderscheiden. Straks zullen we overgaan tot de proclamatie en de toekenning van de trofee.

c) En als derde gebeurtenis is er de overwinning van onze voetbalploeg. Voor de 7e maal sinds 1964 speelden we ons in finale. Dit bracht ons 6 titels op.

● Ik ben bijzonder blij dat we kampioen speelden met een bescheiden ploeg. Grote mannen zal men er niet in vinden. Maar deze ploeg kenmerkte zich door haar kameraadschapsgeest en enthousiasme.

De trofee die voor de 6e maal in ons Korps zal prijken moeten we beschouwen als een produkt van sportiviteit en volle overgave. De weinige supporters en dit niet alleen te wijten aan de aardappelslag hebben kunnen vaststellen hoe onze matrozen voor de overwinning hebben gevochten. De tegenstrever - voor de 3e maal finalist - was bijzonder taai maar niet taai genoeg voor matrozen van COMIENAV.

● Ik dank iedereen die ons - de sportsectie - hebben geholpen in onze taak - die naar mijn bescheiden mening zeer belangrijk is want wat baten buitengewone hersenen en bekwaamheden wanneer ze schuilen in een ziek of onontwikkeld lichaam? Ik dank bijzonder de 1e matroos PEUTEMAN die zijn 1e jaar als trainer niet beter kon verdienen - de 1MC CATRY die altijd in de weer is om de supporterssschaar bijeen te rijven en alle anderen zoals Chef CEUNEN, 1MT PLOVIE en 1MT DEPRE zonder wiens hulp we ons doel niet zouden bewerkt hebben.

● Om het hoofdstuk voetbal te besluiten wil ik de prijs van de sportofficier toekennen aan de speler die zich tijdens de ganse competitie heeft doen opmerken door zijn sportiviteit - inzet en kameraadschapsgeest en goed humeur MAT VAN HERSELE.

● En nu de proclamatie voor de Wisselbeker CPV VERVYNCK

1e proef	Touwtrekken	1	OCT - DAM
2e proef	Zwemmen	1	OCP - DEO
3e proef	Schieten	1	DEO - SKOO
4e proef	Oriëntatie loop	1	CENPERS - DEO
5e proef	Granaatwerpen	1	DEO - OCT
6e proef	Cross	1	DAM - OCT
7e proef	Mars	1	OCT - CENPERS
8e proef	Fietsralley	1	CENPERS - DAM
9e proef	Handbal	1	DAM - DEO
10e proef	Badminton	1	CENPERS - DEO
11e proef	Tafeltennis	1	OCT - CENPERS
12e proef	Minivoetbal	1	DEM - OCP

Eindstand en kampioen van COMIENAV

1e	OCT	33 punten
2e	DAM	34 punten
3e	CENREP	35 punten
4e	DEO	37 punten
5e	OCP	54 punten
6e	SKOO	59 punten

Ik wens te onderlijnen dat de LMC CROL en SEY-NAEVE (beiden 42 j.) hebben deelgenomen aan alle twaalf de proeven.

● Als laatste trofee moet nu officieel overhandigd worden de beker van de Korpskommandant aan de eenheid die de interscholen volleybalcompetitie heeft gewonnen.

● Aan allen, hier aanwezig, heil en zegen en veel sportgenot in 1975 en ik eindig met voorlezing van het telegram die we ontvingen van BELNAV. Ik houd eraan al de deelnemers van de finale van het militair voetbalkampioenschap van harte te feliciteren. Deze schitterende, haast traditioneel geworden overwinning onderlijnt de standvastigheid van de sportieve kwaliteit van COMIENAV en strekt de ganse Zeemacht tot eer.

* * *

REMISE MERITES SPORTIFS

Fin 1974 aura porté bonheur à de nombreux sportifs de l'Etat Major de la Force Navale, puisque c'est à cette date que le CPV de SCHUTTER, représentant le Commodore J. VAN DYCK, a remis aux méritants, coupe sportive, médailles de badmington et brevets. Un bien sympathique réunion s'est tenue à cette occasion au « Navy Club » de la caserne Prince Baudoin.



Le CPV de SCHUTTER remet au 1MC RENOU un brevet bien mérité.

FOOTBALL

Het grote evenement op sportgebied was de mooie overwinning in de finale van de voetbalploeg van COMIENAV in het Nationaal Militair voetbalkampioenschap.

Na 2 verlengingen en na een hardnekkige strijd tegen het Logistiek Centrum van Heverlee wisten de Zeemachtboys beslag te leggen voor de 6e maal op de trofee WENDELEN.

Volgende ploeg hield de kleuren van de Zeemacht hoog:

ACCOU (Balgerhoeke) - BILLEN (Cerkel Brugge) - OHNEMUS (AS Oostende) - RANSON (Club Brugge) - PONJAERT (O Blankenberge) - VAN WAES (Lokeren) - E. DEMEY (Club Brugge) - ALBRECHT (Mariakerke) en HELAERS (Club Brugge).

De doelpunten werden aangetekend door VAN WAES en HELAERS.

* * *

Le grand évènement sportif de l'année écoulé à la Force Navale fut la victoire de l'équipe dans la finale de championnat militaire national de football. Après deux prolongations et une lutte acharnée contre le Centre Logistique de Heverlee nos marins ont obtenu pour la 6ième fois le trophée WEN-DELEN.

Les buts ont été marqués par VAN WAES et HELAERS.

* * *

REFLEXIONS SUR LES ARMES ET SUR LE TIR SPORTIF

Lorsqu'on parle d'armes, de tir sportif, on ressent une certaine réticence, même en milieu militaire. On se demande pourquoi. L'arme, inspirerait-elle la peur? Ou est-ce l'éventualité d'un accident toujours possible qui vous rend inquiet?

LA PEUR DE L'ARME peut être vaincue par une familiarisation, par une connaissance, et par une manipulation régulière en toute connaissance de cause, bref, par un entraînement continu du tireur sportif. Tout ceci est de grande importance pour le personnel de la Force Navale, vu qu'on n'a que rarement l'occasion de prendre en main des armes portatives.

LA POSSIBILITE D'UN ACCIDENT est minime, en comparaison à d'autres branches sportives. Un accident est toujours causé par un manque de connaissance de l'arme, ou par imprudence, comme c'est d'ailleurs le cas pour les accidents en général. La prévention des accidents dûs aux armes, est une question de prudence et d'éducation.

LE TIR SPORTIF. On aime ou on n'aime pas. Celui qui a choisi le tir l'a fait par goût pour les armes, soit pour la compétition, ou encore simplement pour échapper à la vie et au travail quotidien, souvent énervant pour les uns, et ennuyeux pour les autres. Le tireur éprouve un immense plaisir et une détente totale quand il se trouve seul en face de la cible. Là, il se prouve qu'on peut toujours faire mieux que la fois précédente. Pour lâcher un coup de feu, il suffit d'appuyer sur la détente d'une arme chargée; pour tirer, il faut bien autre chose. Ce n'est pas seulement la main, le doigt, l'œil du tireur qui sont à l'ouvrage, mais tout son être, l'ensemble de son organisme. La position des pieds, des jambes, du buste, des bras, le rythme respiratoire, et aussi les qualités mentales, concentration, jugement, sang-froid, tout doit fonctionner harmonieusement, tout exige une discipline rigoureuse.

LA SECTION DE TIR SPORTIF DE LA FORCE NAVALE

Le premier tir eut lieu le 9 septembre 1970, organisé par le groupement logistique. Puis les activités furent centralisées pour toutes les unités de la Force Navale le 19 mai 1973, sous la direction du CPC(S) SEGAERT, dynamique président qui réunit la section de tir au fusil et celle de tir au pistolet.

La section de tir sportif Force Navale est ouverte à tous les militaires en activité de service, et vu que ce sport est spécifiquement militaire, il est hautement souhaitable que les Officiers et Sous-Officiers pratiquent ce sport, car ils ont actuellement l'occasion de le faire, ce qui est nouveau, et encore peu connu à ce jour. L'équipe est affiliée à l'Union Royale des Sociétés de Tir de Belgique et à l'UFAC.

Pour nous joindre, contactez notre secrétaire, le 1MC COUTEREEL R., no. tél. 72/535, après les heures de service: 059-80.06.34.

Nous espérons vous voir bientôt défendre les couleurs de notre Force Navale, et nous donnons rendez-vous au pas du tir.

* * *

BEDENKINGEN OVER WAPENS EN HET SPORTSCHIETEN

Wanneer men over wapens spreekt, of over sport-schieten, stuit men vaak op een zekere terughoudendheid, zelfs in militaire middelen. Men vraagt zich af waarom. Boezemt het wapen werkelijk angst in, of is het de altijd loerende mogelijkheid van gevaar die U ongerust maakt?

ANGST VOOR HET WAPEN kan overwonnen worden door het zich eigen maken ermee, door het regelmatig ter hand nemen ervan, kortom, door een training als sportschutter. Dit is vooral van belang voor mensen van de Zeemacht, die al te weinig de kans hebben lichte vuurwapens te manipuleren.

HET GEVAAR VOOR ONGEVALLEN is zeer gering, ook in vergelijking tot andere sporttakken. Een ongeval wordt steeds veroorzaakt door een gebrek aan vertrouwdheid met het wapen, of door onvoorzichtigheid. Dit geldt trouwens in grote mate voor allerhande ongevallen. Het voorkomen van ongevallen met vuurwapens is gewoon een kwestie van opvoeding en voorzichtigheid.

HET SPORTSCHIETEN. Men houdt ervan of men houdt er niet van. Eens dat men gekozen heeft gebeurde dat uit liefde voor mooie wapens, voor de competitiegeest die in deze sporttak heerst, of gewoon om eens te ontkomen aan de dagelijkse sleur van het leven en werk, dat soms vervelend of irriterend kan zijn. De schutter voelt zich pas echt goed en ontspannen als hij alleen voor de schijf staat, waar hij zichzelf bewijst dat het nog beter kan dan bij een vorige schietbeurt. Om een schot te lossen volstaat het met de vinger de trekker over te halen van een geladen wapen, om echt te schieten komt er heel wat meer bij kijken. Niet alleen de hand, de vinger, het oog van de schutter werken, maar wel zijn hele wezen. De stand van de voeten, van benen, het bovenlichaam, de armen, het ademhalingsritme, zijn concentratie, zijn oordeel, zijn koelbloedigheid, alles is een harmonieus samenspel. Dit te bereiken eist een ijzeren discipline.

DE SECTIE SPORTSCHIETEN BIJ DE ZEEMACHT

Het eerste schot werd er gelost de 9de november 1970 op initiatief van een logistieke groepering. Nadien werden de activiteiten gecentraliseerd voor alle eenheden van de Zeemacht op 18 mei 1973, onder leiding van de dynamische voorzitter Commandant SEGAERT die de afdelingen geweeschieten en pistoolschieten verenigde.

De afdelingen sportschieten van de Zeemacht is toegankelijk voor alle militairen van de Zeemacht, in aktieve dienst, en aangezien deze sport een militaire strekking heeft ware het hoogst wenselijk dat het kaderpersoneel, officieren en onder-officieren deze sport beoefenen, want daartoe hebben zij nu de kans, wat vroeger niet het geval was, en nu nog slechts sporadisch geweten is. Daarbij is de sekte aangesloten bij de Koninklijke Unie van Belgische Schuttersverenigingen en bij de UFAC.

Om aan te sluiten, neem kontakt op met onze secretaris, 1MC COUTEREEL R., tel. 72/535 of na de diensturen: 059-80.06.34.



neptunus' kursiefje.

KURSIEF IN DE MARGE PENSIOEN

Als alles normaal verloopt zullen we binnen 22 jaar met pensioen gaan.

Omdat de effectieve zeedagen dubbel zullen tellen is het ook mogelijk dat wij er binnen 18 jaar het bijltje bij mogen neerleggen.

De vooruitzichten zijn dus positief.

Wij zullen dan 22 jaar hetzelfde gedaan hebben. In totaal zullen we 6 decoraties op onze borst gespeeld hebben gekregen. 5 voor bewezen diensten aan het vaderland en 1 voor moed en zelfopoffering.

Bij ons afscheid zullen de dienstdoende overste ons, met ontroering en een brok in de keel, afscheidswoord toesturen.

In die korte redevoeringen zullen we de beste zijn. We zullen altijd op de bres gestaan hebben om vreemde zeeën te doorkruisen.

Onze zin voor humor zullen we gekoppeld hebben aan de zin voor avontuur en hebben andere, diepere waarden, in onze levensloop weten te leggen.

Als beloning voor die 33 jaar zullen we dan een geschenk aangeboden krijgen. De vrienden waarmee we al die tijd zoveel lief en leed gedeeld hebben, zullen vol ontroering een traan wegpinken.

Bij de long-drink, na de plechtigheid, zal ons gevraagd worden of we van een vol-pensioen genieten en waar en hoe we de rest van onze lange leven zullen doorbrengen.

22 jaar later zullen we op ons flatje zitten. 5 hoog. Afbetaald.

We zullen er krap zitten want de bevolking zal in aantal - en de zee in oppervlakte vergroot zijn.

De plastieke bloemen zullen we water geven om-

dat we de gewoonten van vroeger niet afgeleerd krijgen.

We zullen terugdenken aan de tijd dat er nog pastoors en lieveheerbeestjes waren. Aan de ooievaar die ook een beetje voor Sinterklaas speelde en aan de zwartepiet die de stoomketel van de « LE-COINTE » moest stoken om vanuit Spanje, Oostende te bereiken.

De inflatie en de economische moeilijkheden zullen in ons geheugen gegrift blijven. Ook de taalmoeilijkheden waarvan de Zeemacht steeds gespaard bleef omdat iedereen er tweetalig was of probeerde te zijn.

Al de herinneringen zullen herleefd worden vanop ons terras, 5 hoog, waar geen golf ons schip kan overspoelen.

Dan zullen de kinderen van mijn kinderen op bezoek komen. We zullen ze vertellen van de tijd toen er nog auto's bestonden op 4, en fietsen op 2 wielen.

Hoe we toen nog moesten ijveren en verlangen naar een verenigd Europa en een dertiende maand. Over de moeilijkheden in de tijd dat petroleum en kolen nog bestonden en hoe we eerst Turken en Grieken en daarna Arabieren naar België moesten halen om het brandstofprobleem op te lossen.

Terwijl wij zullen spreken over onze vroegere activiteiten tegen zeewaterverontreiniging en milieu-bevuiling zullen ze denken aan de noodlanding die ze gisteren met hun persoonlijk sportvliegtuig hebben uitgevoerd...

Neen, de vader van ons vader heeft nooit in een auto gewild omdat hij verkoos in bed te sterven. Kom laten we niet verder dromen.

Onze beide voeten staan nog op de grond.

G. PEETERS

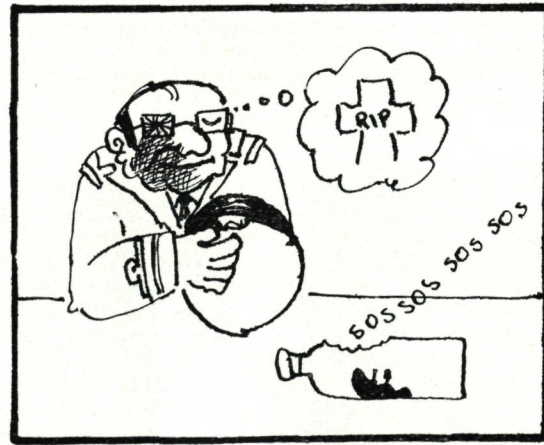
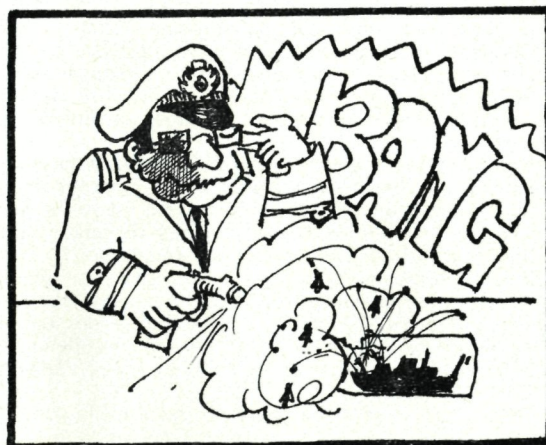
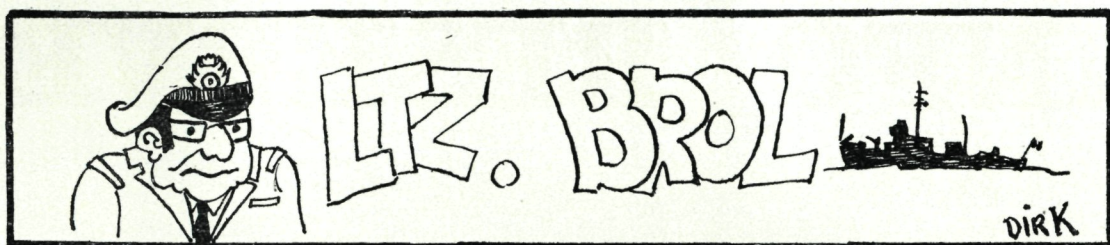
« STAVELOT » M928



United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1



INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

Nationale activiteiten - Activités nationales NATIONAAL KONGRES 1975

Op zaterdag 5 april eerstkomend organiseert de afdeling « ANTWERPEN » het XVIIde nationaal kongres van de Vereniging der Reserveofficieren van de Zeemacht. Het gaat door te TEMSE en te KALLO. Het programma luidt als volgt:

09.30A : Aankomst der kongressisten aan de Vlotbrug van Antwerpen-Linkeroever.

10.00A : Scheldetocht a/b van het reservesmaldeel 218.2. Dames a/b van riviernelboten van het Marinekadettenkorps.

12.30A : Lunch in TEMSE.

14.00A : Bezoek aan Boelwerf-Temse met de ZM-escorteschepen op stapel.

15.30A : Jaarlijkse algemene vergadering. Verkiezing van beheerders. Kongresvergadering.

17.00A : Inscheeping en retourvaart naar Antwerpen-Linkeroever met aankomst te 19.00A.

20.00A : Soiree te KALLO. Marinebasis.

Receptie - Souper - Dansavond.

Alle RO-ZM worden persoonlijk per rondschriven uitgenodigd op dit jaarlijks kongres.

Belangstellenden schrijven in bij gewestelijke voorzitter F. PIERSENS, Lange Kongostraat 7, te 2000 Antwerpen, telefoon 031-36.54.92.

Vorig jaar te Oostende telden wij 109 deelnemers aan het kongres en 206 genodigden op de soiree. Een aantal dat nog nooit was bereikt!

Wij hopen dit jaar U nog talrijker te mogen begroeten op dit XVIIde kongres.

* * *

CONGRES NATIONAL 1975

C'est le samedi 5 avril prochain que se déroulera le XVIIe Congrès national de l'Association des Officiers de réserve de la Force navale. Il sera organisé par la section « ANTWERPEN » et aura lieu à KALLO et à TEMSE. En voici le programme :

09.30A : Arrivée des congressistes au Pont flottant d'ANVERS-RIVE GAUCHE.

10.00A : Sortie sur l'Escaut à/b de l'Escadrille de réserve 218.2. Les dames embarqueront à/b des vedettes fluviales du Corps des Cadets de la Marine.

12.30A : Lunch à TAMISE.

14.00A : Visite de Boelwerf-Temse avec les escorteurs F.N. en construction.

15.30A : Assemblée générale annuelle. Election de nouveaux administrateurs et réunion d'information.

17.00A : Embarquement et retour à Anvers - Rive Gauche pour 19.00A.

20.00A : Soirée à KALLO. Base de la F.N.

Réception - Souper - Dansant.

Tous les OR-FN seront invités par circulaire à ce congrès.

Les intéressés sont priés de s'inscrire auprès du président régional F. PIERSENS, Lange Kongostraat 7 à 2000 ANTWERPEN, téléphone 031-36.54.92. L'année passée, au congrès d'Ostende, nous avons le plaisir d'accueillir 109 participants au lunch et 206 invités à la soirée. Un nombre encore jamais égalé !

Cette année, nous formons le vœu de pouvoir vous accueillir plus nombreux encore à ce XVIIe congrès.

* * *

MEMBRES EFFECTIFS 1975

L'Association des OR-FN adresse un urgent appel à ses membres pour le recrutement de nouveaux membres effectifs pour l'année 1975.

L'année écoulée, l'association comptait 72 membres effectifs sur un total de quelque 1.200 OR-FN. Ce nombre d'officiers de réserve « actifs » est de loin insuffisant. Aussi aimerions-nous disposer d'un nombre beaucoup plus élevé de membres effectifs afin d'être considérés comme partenaires à part entière de l'U.N.O.R.

Nos sections locales - citons Ostende, Anvers et Bruxelles - sont considérées à juste titre comme des cercles dynamiques. Mais c'est aussi et surtout sur le plan national que nous devons former une association pleinement représentative et consciente de sa mission ainsi que de son importance. Voulez-vous nous aider dans cette tâche ? Devenez alors membre effectif de notre cercle de marins en virant le montant de 200 frs (100 frs pour les 2EV) au C.C.P. no. 46 87 49 de l'Association OR-FN, 1200 BRUXELLES.

Déjà, nous vous remercions de votre affiliation.

* * *

2de Vice-Vzt - Sekretaris :
CPC Henri-Pierre Rogie (N)
St.-Paulusstraat 20 te 8400 Oostende.
Tel. 059-70.91.99
Adj.-Skr. :
2EV Yves Böting (N)
Raashekke 1 te 9900 Eeklo. Tel. 09-77.38.80

Penningmeester :
LDV Guy Demoulin (F)
Bd. du Souverain 209 te 1160 Brussel.
Tel. 02-672.95.13

Beheerders :
CPF Vital Delgoffe (F)
Kempische Veldweg 6 te 2230 Schilde.
Tel. 031-83.19.25
CPF Jean-Louis Ludwig (F)
Av. Gilbert Mullie 41 te 1200 Brussel.
Tel. 02-71.94.95
CPC Christian Peckstadt (N)
Eeklostraat 164 te 9910 Mariakerke.
Tel. 09-26.35.63
2EV Frans Pierssens (N)
Lange Kongostraat 7 te 2000 Antwerpen.
Tel. 031-36.54.92
EDV Gérard Horion (F)
Av. des Anciens Combattants 85 te 1140 BXL.
Tel. 02-41.29.31
CPF Van Avermaet (N)
Venneborglaan 153 te 2100 Deurne.
Tel. 031-24.07.30
CPF Jean Sauwen (F)
Av. de l'Astronomie 13 te 1030 Brussel.
Tel. 02-64.19.29
CPC René Roze (F)
Ankerstraat 10 te 8400 Oostende.
Tel. 059-80.03.56
CPC Dorsimont (F)
Eikelenberg 11 te 1710 Dilbeek.
Tel. 02-65.44.04

B. Uitvoerend Bureau

N1-Administratie : H.P. Rogie
Adjunkt-N1 : Y. Böting
N2-Rekrutering : Y. Böting
N3-Operaties : J.-L. Ludwig
N4-Financiën : G. Demoulin
N5-Publ. Relations : V. Delgoffe
NVRO-relaties : J. Sauwen - R. Béchet

C. Gewestelijke afdelingen - Voorzitters

ANTWERPEN : F. Pierssens
BRABANT : G. Horion
WEST-VLAANDEREN : H.P. Rogie

* * *

EFFEKTIEVE LEDEN 1975

De Vereniging der RO-ZM richt een dringende oproep tot haar leden voor het aanwerven van nieuwe effectieve leden voor het dienstjaar 1975. Vorig jaar telde de vereniging 72 effectieve leden op een totaal van nagenoeg 1.200 aangeslotene RO-ZM. Dit aantal « aktieve » reserveofficieren is volstrekt onvoldoende. Wij wensen dan ook het aantal effectieve leden dit jaar in gevoelige mate op te voeren teneinde als volwaardige gesprekspartner bij de N.V.R.O. te kunnen optreden. Op het gewestelijk plan - nl. in de schoot van onze provinciale afdelingen - staan wij bekend als aktieve officierenkringen. Ook op nationaal vlak moeten wij ons als volwaardige marineofficieren laten gelden. Help ons in deze betrachting. Wordt daarom effectief lid van onze vereniging. Hoezo ? Door over-

schrijving van 200 F (slechts 100 F voor 2VZ) op postrekening nr. 46 87 49 van de Vereniging RO-ZM te 1200 BRUSSEL.
Bij voorbaat bedanken wij U voor uw aansluiting.

* * *

WEST-VLAANDEREN

Op vrijdagavond 13 december hield de Westvlaamse afdeling der Reserveofficieren van de Zeemacht haar laatste aktiviteit van het jaar 1974. Alsdan had het traditionele winterbal plaats in de officiersmess van de Bootsman Jonsenkazerne te Oostende. Vóór de dansavond, opgeluisterd door de discobar van de Brusselse D.J. Daniël, bood de Westvlaamse marinekring zijn leden en sympati-zanten een lekkere Indonesische rijsttafel aan in de grote zaal van de mess. Niet minder dan 150 reserveofficieren en sympati-zanten woonden de avond bij. Onder deze laatsten bemerkten wij talrijke officieren van de R.M.T. en van het Belgische zeeloodsenkorps. Ook de kring van Duinkerke had traditiegetrouw een delegatie gestuurd. Verder mocht de organiserende kring talrijke officieren verwelkomen afkomstig uit be-vriende kringen van gans het Vlaamse land. Tot ver over de Westvlaamse grenzen draagt immers de faam van onze aktieve afdeling. Meer dan ooit in deze periode van kontestatie vormen de kringen van reserveofficieren een uit-vestvlaamse kring van marineofficieren is hiervan stekende schakel tussen Leger en Natie. Ook de ten volle bewust en wenst tot deze aktie zijn steentje bij te dragen, meer bepaald in het vlak van de goede verstandhouding tussen Natie en Zeemacht.

Dit was ondermeer onze betrachting in de loop van het voorbije jaar, een jaar dat op alle gebied suksesvol verliep. Het XVIde jaarlijks kongres, op 11 mei door onze afdeling ingericht, kende inderdaad een weergaloze bijval. Niet minder dan 109 deelnemers aan dit kongres en ruim 200 genodigden op de grote soiree « West-Vlaanderen » georganiseerd naar aanleiding van het 10-jarig bestaan van onze afdeling ! Deze cijfers wijzen inderdaad op een rekordopkomst. Dat 1975 en de volgende jaren voor ons even mild mogen zijn !

* * *

SONAR VERSCHIJNT VOORLOPIG NIET MEER

Na zeven jaar bestaan, zal het bulletin van de Afdeling Antwerpen van de Vereniging der Reserve-Officieren van de Zeemacht voorlopig niet meer verschijnen : zo was inderdaad de beslissing die onlangs door het Comité van de Afdeling genomen werd.

De redenen ervan zijn talrijk en wel gekend :

- De prijs van het papier is op een jaar tijd meer dan verdubbeld ;
- De lonen en de sociale lasten in de drukkerijen stijgen voortdurend met de Index ;
- De posttarieven, en in het bijzonder de posttarieven voor de publicaties zoals « Sonar », worden stelselmatig en in aanzienlijke mate verhoogd ;
- Algemene crisis en beperking van publiciteitsbudgetten ;
- Onbestaande subsidies,
- en « gratis »-uitdeling van « Sonar » aan de RO/ZM van de provincie.

In deze omstandigheden werd deze wijze beslissing noodgedwongen genomen.

Wij bieden onze verontschuldiging aan aan onze trouwe lezers en in het bijzonder aan diegenen die, zonder enige verplichting, niet aarzelden om toch een vrijwillig abonnement te nemen: wij zijn hen zeer dankbaar. Indien dit nummer 5/75 nog verschijnt - hetzij onder een beperkte vorm - is het omdat wij het onze plicht achten onze kontrakten volledig te vervullen, in het bijzonder met de firma's die bij ons publiciteit hebben geplaatst en met onze abonnees!

« Sonar » is trouwens niet alleen in dat geval: wij betreuren ook dat andere publicaties, zoals « Info-Marine » en « Info-Reserve » - die voor de RO/ZM van belang waren, en die vroeger door de dienst Informatie en Public Relations van de Zeemacht uitgegeven werden - eveneens verdwenen zijn.

Wij hadden ook gehoopt dat « SONAR » overgenomen kon worden door de Nationale Beheerraad van de Vereniging der RO/ZM, maar de studie, op dat niveau uitgevoerd, heeft de onmogelijkheid van deze overname bewezen, voor dezelfde redenen als hierboven vermeld.

In het kort gezegd, bestaat dus geen enkele publicatie meer die de Reserve-Officiëren van de Zeemacht kan bereiken, hetgeen wij zeer spijtig vinden!

Gelukkig blijft nochtans het tijdschrift « NEPTUNUS » voortbestaan, en zal een rubriek openen ten behoeve van de Zeemachtreserve. Toch spreekt het van zelf dat enkel diegenen die zich abonneren dit tijdschrift zullen ontvangen! Daar het over een specifiek Zeemacht- en Maritiem tijdschrift gaat, en het een zeer verzorgde Revue is, raden wij U aan zich te abonneren: de nodige inlichtingen daarover zult U wat verder in dit nummer vinden. Er dient ook gezegd te worden, dat het tijdschrift « KROA » eveneens een rubriek « Zeemacht » zal openen. U zult binnenkort een specimen van « KROA » ontvangen, of misschien is het reeds gebeurd: om dit te ontvangen in de toekomst, is er evenwel wat abonnementsgeld nodig!

Laat U mij ook toe een ander vraagstuk aan te snijden, dat ik persoonlijk graag op punt wil zetten! Het schijnt inderdaad dat een zeker aantal onder U nog niet op de hoogte is van de veranderingen bij het Bestuur van de Afdeling Antwerpen sedert het einde van het jaar 1971: op deze datum echter heb ik het voorzitterschap van de Afdeling Antwerpen moeten neerleggen om mij vrij te maken voor het oprichten van het Reserve-Smaldeel mijnenvegers SQ218.2. De nieuwe voorzitter, VTZ(R) F. PIERSSENS heeft het nochtans duidelijk aangekondigd in het editoriaal van het nummer 5/71 van SONAR. Indien mijn naam bleef voorkomen in « SONAR » als « verantwoordelijke uitgever », is het zeer eenvoudig omdat het nu eens wettelijk verplicht is de naam van de uitgever op iedere publicatie te vermelden, en omdat de redactie van « SONAR » de enige bezigheid was die ik, tijdelijk nog, in de schoot van de Afdeling Antwerpen bleef waarnemen: dit om de overname van het voorzitterschap van de Afdeling te vergemakkelijken!

Intussen had ik, op het einde van 1973, het bestuur van de Afdeling verwittigd dat het jaar 1974 het laatste zou zijn waarin ik de redactie van SONAR nog zou verzekeren: mijn bezigheden met het beleid van het reserve-smaldeel mijnenvegers - nu volledig met drie schepen - worden werkelijk meer en meer tijdrovend. Toen wist ik nochtans niet dat

mijn opzeg tot de laatste functie die ik nog bij het Comité van de Afdeling Antwerpen vervulde, sameh zou vallen met de stopzetting van het uitgeven van SONAR! Ik betreur het ten zeerste, en ik verzeker U dat dit mijn bedoeling zeker niet was!

De voorlopige verdwijning van SONAR betekent echter niet de stopzetting van iedere activiteit van de Afdeling. Inderdaad, als Eerste Nationaal Onder-Voorzitter van de Vereniging der RO/ZM koester ik de hoop dat de omstandigheden ons zullen toelaten het jaarlijks kongres van de RO/ZM in 1975 te Antwerpen te organiseren! Ik ben er van overtuigd dat uw voorzitter alles in het werk zal stellen om van dit Nationaal Kongres een waar succes te maken!

Verder, het jaarlijks bal van de Afdeling Antwerpen, dat sedert 11 jaren tot een gebeurtenis in het Antwerpse leven groeide, zal dit jaar een andere vorm aannemen. Op initiatief van de Reserve-Officiëren van de Zeemacht, werd de Kring der Reserve-Officiëren van Antwerpen (KROA) benaderd en een akkoord werd gesloten om in 1975 een gezamenlijk bal in te richten. Deze samenwerking is zo ver gevorderd dat ook het Provincie-Commando en eenheden van het Aktief Leger van Antwerpen hun volle medewerking toegezegd hebben. Gezien deze besprekingen enige tijd in beslag genomen hebben, was het niet meer mogelijk het bal op de gewone datum (2de zaterdag van de maand maart) in te richten, met als gevolg dat het « Officiëren-bal » op 4 oktober 1975 zal doorgaan, en dit in het wel gekend kader van het « Goldmuntz Center ». Wij hopen stellig dat de RO/ZM op dit « Officiëren-bal » zeer talrijk aanwezig zullen zijn.

Een andere activiteit van de Afdeling Antwerpen blijft eveneens op volle toeren draaien: het betreft de « Pool der Verbindingsofficiëren voor vreemde schepen op bezoek in de haven van Antwerpen ». Zo, indien U wenst aan deze « Pool » deel te nemen, gelieve het inschrijvingsformulier van dit nummer in te vullen en naar onze voorzitter Pierssens terug te sturen. Indien U nog twijfelt, leg het dan opzij voor later, want het zal vooreerst niet meer verschijnen!

Dit gezegd, verzoek ik diegenen die het bedrag van hun abonnement voor 1975 reeds gestort zouden hebben, dit te willen melden aan de penningmeester van de Afdeling, LTZ(R) F. JANSSENS, Grijdsdijk 7 te 2060 Merksem. Hij zal U onmiddellijk terug betalen.

Zo, het Comité van de Afdeling Antwerpen van de Vereniging der RO/ZM verlatend, is het mijn innige wens dat U zich allemaal achter de voorzitter zou groeperen om hem in zijn inspanningen te steunen ten einde de entiteit, de personaliteit en de eigen aspiraties van de RO/ZM van de Provincie Antwerpen te vrijwaren.

FKP(R) R. PLANCHAR

1ste Onder-Voorzitter Nationale Vereniging
der RO/ZM

Bevelhebber van het Reserve-Smaldeel SQ218.2

* * *

SONAR CESSÉ PROVISOIREMENT DE PARAÎTRE

Après 9 années d'existence, le bulletin de la Section d'Anvers de l'Association des Officiers de Réserve de la Force Navale doit cesser provisoirement de paraître: telle est en effet la décision prise récemment par le Comité de la Section!

Les raisons en sont faciles à deviner:

- Le coût du papier a plus que doublé en un an;

- Les salaires montent en flèche dans l'imprimerie ;
- Augmentation constante et substantielle des tarifs postaux, et tout spécialement pour les bulletins d'Associations qui sont particulièrement visés !
- Crise générale et réduction des budgets publicitaires ;
- Absence totale de subsides,
- et en plus, gratuité de la distribution de SONAR aux Officiers de réserve/FN de la Province d'Anvers.

Dans ces conditions, la décision d'arrêter la publication a été inévitable et sage.

Nous nous en excusons profondément auprès de nos lecteurs et surtout auprès de ceux qui, sans obligation aucune, n'avaient pas hésité à souscrire un abonnement volontaire : nous leur en sommes très reconnaissants. Si ce numéro 5/74 paraît encore, sous une forme assez concise il est vrai, c'est parce que nous estimons devoir remplir notre contrat jusqu'au bout, en particulier envers nos annonceurs et envers nos abonnés payants.

SONAR n'est d'ailleurs pas le seul dans ce cas : nous regrettons vivement que d'autres bulletins, comme « Info-Marine » et « Info-Réserve », intéressants particulièrement les officiers de réserve de la Force Navale, et édités auparavant par le Service de l'Information et des Relations Publiques de la Force Navale, ont également cessé de paraître.

Nous avions d'autre part espéré que Sonar aurait pu continuer à paraître sous les auspices du Comité National de l'Association des OR/FN, mais une étude, effectuée à ce niveau, en a démontré l'impossibilité, pour les mêmes raisons que celles citées plus haut.

En résumé, il n'existe plus aucun bulletin qui permet de toucher l'ensemble des Officiers de Réserve de la FN, ce que nous estimons fort préjudiciable !

Heureusement, la revue « NEPTUNUS » continuera à paraître, et ouvrira ses colonnes aux communications intéressantes la Réserve/FN : mais, bien évidemment, ne la recevront que ceux qui y souscriront un abonnement. Comme il s'agit d'une revue spécifiquement navale et maritime, et que de plus, elle est très bien présentée, nous vous conseillons vivement de vous y abonner : vous trouverez tous les renseignements nécessaires à ce sujet plus loin dans ce numéro. Il faut aussi mentionner que la revue « KROA » du Cercle des Officiers de Réserve d'Anvers (Interforces) ouvrira également une chronique « Force Navale » : vous en recevrez prochainement si ce n'est déjà fait, un spécimen. Faut-il ajouter que pour continuer à recevoir le « KROA », il sera nécessaire de s'y abonner ?

Permettez-moi également d'aborder ici une question que je voudrais personnellement mettre au point définitivement : il semble en effet que certains sont intervenus, vers la fin de l'année 1971, dans la composition du Comité de la Section d'Anvers de notre Association. A cette date, j'ai dû renoncer à la présidence de la Section d'Anvers pour pouvoir me consacrer plus librement à la mise en route de l'Escadrille de Réserve de dragueurs de mines. Le nouveau président, l'EDV(R) F. PIERSSENS vous l'a d'ailleurs annoncé dans l'éditorial du numéro 5/71 de SONAR.

Si mon nom a continué de figurer dans « SONAR » comme « éditeur responsable », c'est tout simplement parce que c'est une obligation légale de mentionner le nom de l'éditeur responsable pour

chaque publication en Belgique. La rédaction de SONAR était la seule activité que je continuais à assurer au sein du Comité de la Section d'Anvers, et ceci afin de faciliter le travail de reprise de la présidence ! Dès la fin de l'année 1973, j'avais de plus averti le Comité d'Anvers que 1974 serait la dernière année durant laquelle je pourrais encore me consacrer à la rédaction de notre bulletin : en effet, la conduite de l'Escadrille de Réserve - maintenant complète avec trois navires - demande de plus en plus de temps ! J'ignorais pourtant, à l'époque, que l'échéance de mon préavis de retrait de la dernière fonction que j'occupais au Comité, coïnciderait avec la décision de suspendre la publication de SONAR : je le regrette profondément et, croyez-le bien, fort loin de mes intentions !

L'arrêt momentané de la publication de SONAR ne signifie pas, loin de là, l'arrêt de toutes activités à la Section d'Anvers !

En effet, étant toujours 1er Vice-Président National de l'Association des OR/FN, je puis vous dire que nous entretenons l'espoir, si les circonstances le permettent, d'organiser le prochain Congrès National à Anvers en 1975. Je suis convaincu que votre président actuel mettra tout en œuvre pour la réussite complète de ce Congrès National.

D'autre part, le bal annuel de la Section d'Anvers, qui depuis 11 ans, avait acquis droit de cité dans la vie mondaine anversoise, revêtira cette année un autre caractère. A l'initiative des officiers de réserve de la Force Navale, le Cercle des OR-Interforces d'Anvers (KROA) fut approché et un accord fut conclu pour l'organisation d'un bal commun, en 1975. Cette collaboration est déjà tellement effective que le Commandement de la Province d'Anvers ainsi que plusieurs unités de l'Armée active ont promis leur concours sans réserves ! Etant donné que ces prises de contact ont nécessité beaucoup de temps, il ne sera pas possible de conserver la date traditionnelle du 2nd samedi du mois de mars : le « Bal de l'Officier » aura donc lieu le samedi 4 octobre 1975 dans les salons bien connus du « Goldmuntz Center ». Nous espérons fermement que les officiers de réserve/FN s'y retrouveront très nombreux !

Une autre activité de la Section d'Anvers continue sans se désemparer : il s'agit du « Pool des Officiers de Liaison » pour les navires étrangers en visite au port d'Anvers : aussi, si vous avez l'intention de participer à ce « Pool », veuillez profiter de cette occasion en remplissant le formulaire « ad hoc » que vous trouverez plus loin dans ce bulletin. Si vous hésitez encore, conservez-le pour plus tard car, probablement, il s'écoulera un certain temps avant qu'il ne soit à nouveau publié !

Ceci dit, je prie ceux qui auraient déjà versé le montant de leur abonnement pour 1975, de bien vouloir le réclamer à notre trésorier, le LDV(R) F. JANSSENS, Grijsdijk 7 à 2060 Merksem qui se fera un devoir de vous le rembourser.

En quittant ainsi le Comité de la Section d'Anvers de l'Association des OR/FN, mon plus profond souhait est que vous vous rangiez tous derrière le Président pour le soutenir dans ses efforts afin que les officiers de réserve de la Force Navale de la Province d'Anvers conservent, malgré ces temps difficiles, leur entité, leur personnalité et leur propres aspirations.

CPF(R) R. PLANCHAR

1er Vice-Président National de l'Association OR/FN
Commandant l'Escadrille de Réserve SQ218.2

ASSOCIATION NATIONALE DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE

NATIONALE VERENIGING DER OUDGEDIENDEN VAN DE ZEEMACHT

21.9.1974

DRIEMAANDELIJKE VERGADERING TE BRUSSEL

Het programma van 't einde van 't jaar wordt opge-
maakt om gelijktijdige activiteiten te vermijden en
bij dezelfde gelegenheid om de activiteiten van
de andere secties onder de aandacht te brengen
van iedereen.

14.12.1974

REUNION TRIMESTRIELLE A BRUXELLES

Le problème de la publication des statuts nationaux
sera résolu début 1975, après dernière mise au
point par le Bureau National. Celui-ci, composé des
président, vice-présidents, trésorier et secrétaire
nationaux, plus le président de Gand, qui fut fon-
dateur de l'ANAFN et le président de Bruxelles,
dont le local héberge amicalement les réunions
nationales, se rassemblera avant chaque réunion
nationale afin de préparer celle-ci.

Sur le plan international, l'ANAFN a accepté de
faire partie de la Confédération maritime interna-
tionale composée des anciens des marines de
guerre occidentales. Dans le cadre de cette Con-
fédération, deux jumelages internationaux ont déjà
eu lieu entre sections d'anciens : ANVERS et
LEVERKUSSEN, LIEGE et COLOGNE, tandis que
Léon MEURMANS, vice-président national partici-
pait à des réunions internationales à Lille et à
Cologne.

MTR DUPONT, ZSI/IRP, délégué par le 1LV VAN
RANSBEEK, excusé, a signalé que le nombre de
semaines navales 1975 sera réduit, l'objectif prin-
cipal 1975 étant la campagne de recrutement de
volontaires avec l'aide de vedettes fluviales qui
sillonneront le pays. L'embarquement annuel des
anciens - supprimé en 1974 - n'est pas encore
certain pour 1975. Il s'agit cependant d'une activité
fort appréciée par les anciens qui utilisaient cha-
que fois, ces dernières années, la totalité des
places offertes, c'est-à-dire une centaine de
membres de toutes les sections de Belgique.

7.2.1975

GALA BAL VAN DE ZEEMACHT TE OOSTENDE

Aanwezigheid van de Nationale Voorzitter Gilbert
DEBAISIEUX en Mevrouw met afgevaardigden van
de oudgedienden van ANTWERPEN, BRUSSEL en
TURNHOUT.

* * *

ASSOCIATION DES ANCIENS DE LA FORCE NAVALE SECTION DE LIEGE

Suivre l'actualité de tout près dans les relations
des manifestations organisées par les « Anciens »
n'est pas toujours chose aisée. Il en est ainsi à la
Section de Liège.

Cependant il nous paraît ne pouvoir passer sous
silence, même avec un certain retard (d'autres di-
ront : un retard certain !) les manifestations orga-
nisées par les « Anciens F.N. de Liège » au cours
des 1ers jours de septembre 1974.

Chaque année Liège organise une « Quinzaine de
septembre » appelée à un grand retentissement.
Qu'on se rappelle la « Quinzaine 73 de la francité »
et l'on en mesurera l'ampleur.

En 74, les « Anciens F.N. » se sont offert à organi-
ser cette quinzaine de festivités avec tout naturel-
lement comme thème la mer et tout ce qui s'y
rapporte. Il fallait oser et les Garnier, Meurmans
et consorts (ils ne sont qu'une poignée pourtant)
ont pleinement réussi avec, bien sûr, l'appui de
l'administration communale, des commerçants et
des « mordus » des choses de la mer parmi les-
quels nous citerons Mr Molitor qui toujours répond
présent quand on lui demande de rehausser les
expositions par ses maquettes incomparables.

Liège, du 7 au 23 septembre 74 n'était plus « Liège »,
c'était à la fois ou tour à tour Ostende, Blanken-
berghe, Le Havre, Amsterdam, Hambourg, Heist,
Anvers ou Dunquerque.

La rue Lulay était devenue « la rue de la Chapel-
le », passage piétonnier également où une nombreu-
se délégation ostendaise conduite par Mr l'échevin
Dehouck se sentait comme chez elle. Cette délé-
gation ne fut pas peu étonnée d'être accueillie
non seulement par l'association des commerçants
mais également par une Ostendaise de naissance
(Mme Garnier) et par l'ex-rédacteur de « Neptu-
nus », liégeois, pour la circonstance.

La rue « Ponty d'Avroy » avait été adoptée par
Anvers représentée par son député échevin Van
Elewyck qui souligna les nombreux points com-
muns entre les deux villes.

Le quartier Ste-Marguerite - le 14 septembre c'était
Blankenberghe avec sa marchandes de crustacés,
ses groupes folkloriques.

C'est dans ce quartier que les « gens de la Côte »
et ceux qui l'avaient été pendant des années au
sein de la F.N. donnèrent à l'édilité liégeoise des
leçons de « décorticages » de crustacés.

Nous ne pouvons malheureusement tout citer et
cependant cela ne constituait que les « décors »
du vaste théâtre de la « Quinzaine de la mer ».
Reste encore les acteurs : ils furent nombreux
et rien que des « Premiers rôles » :

La Force Navale (à tout seigneur, tout honneur)
avec son exposition dans les magnifiques salons
de l'Art Wallon, sa musique pouvant à peine dé-
filer tant c'était la « Kermesse » sur son passage,
ses vedettes amarrees au port de plaisance, ses
plongeurs etc.

Et ensuite, citons au hasard, les écoles de pêche,
les musiques de la 6ème flotte des U.S.A., des
Royal Marines, de la Marine Royale néerlandaise,
la marine marchande, le Corps des Cadets, les
peintres de la mer, des auteurs d'ouvrages sur la
mer, la marine, des auteurs wallons, des groupes
folkloriques de pays amis, etc.

L'ouverture de la « Quinzaine » le 7 septembre à
la « Violette » (Hôtel de ville de Liège) aura été
bien, d'ailleurs de son succès : ce fut d'emblée le
succès d'estime tant les invités étaient nombreux.
Là aussi citons au hasard ceux qui furent accueillis
par Madame l'échevin Langevin, en présence de
Mr le Bourgmestre et du Ministre J.P. Grafé : le
maire adjoint du Havre, les échevins d'Ostende,

les autorités militaires liégeoises, les attachés civils ou navals des U.S.A., de l'U.R.S.S., le Corps des Cadets, les Anciens F.N. etc., etc.

Les Anciens de la Section de Liège, nous demande, d'exprimer, ici, leur gratitude à l'égard de tous les participants à ces manifestations, de tous ceux qui les ont aidé et en particulier au Collège des Bourgmestre et échevins de la ville de Liège ainsi qu'aux associations de Commerçants de la Cité Ardente.

Signalons d'autre part que le 28 février de cette année, le Capitaine de Vaisseau PILLET (France) et président de la FAMMAG remettra à Mrs Garnier (président) et Meurmans (secrétaire) une médaille leur décernée pour leurs activités en faveur des « choses de la mer ».

Nous y reviendrons.

SECTION DE BRUXELLES - A.B.A.F.N.

31.8.1974

DESCENTE DE LA LESSE

Activité familiale annuelle des Anciens, suivie par un nombre croissant de membres, d'épouses et d'enfants.

18.10.1974

M1110 « HMS BIDLESTON » R.N. A BRUXELLES

Accueil traditionnel de l'équipage au local ABAFN avec échange de crest. Le lendemain, une délégation des anciens était à son tour invitée à bord.

2.11.1974

8TH NAVY'S BALL

Gros succès pour cette 8ième édition annuelle dans le décor maritime fourni par ZSI/IRP. Les marines française, soviétique et belge étaient représentées, de même que les OR-FN et le Corps des Cadets de Marine. Le bourgmestre de Bruxelles, M. COOREMANS, était également présent. Du côté des Anciens, l'ABAFN a aussi eu le plaisir de recevoir le président national Gilbert DEBALSIEUX et les sections d'ANVERS, LIEGE, LOUVAIN et TURNHOUT.

DEPLACEMENTS EN PROVINCE

L'ABAFN a poursuivi ses contacts avec les autres sections, participant aux bals des sections d'ANVERS, de GAND et de LOUVAIN, aux quinzaines navales à LIEGE et à MERKSEM, au thé dansant de WAREMME.

DEMENAGEMENT

Pour clôturer l'année 1974, l'ABAFN a aménagé son nouveau local au 1er étage de l'Ecusson Royal, 1, avenue du Parc Royal, parvis Notre Dame de Laeken.

29.1.1975

ASSEMBLEE GENERALE STATUTAIRE - ELECTIONS

Jean Luc DESWAENE, président sortant, fait le bilan détaillé des activités de son comité au cours des deux années écoulées : parmi elles, deux grands bals, une victoire - tant attendue - aux régates de baleinières 1974, l'accueil fraternel des équipages de 12 navires de guerre alliés et belges en visite au port de Bruxelles, resserrement des liens entre le MSO 903 « DUFOR », sa ville marraine Bruxelles et les anciens, etc. Sur le plan national, visites à la plupart des autres sections et participations aux réunions nationales. Deux points noirs cependant : le nombre réduit de membres présents aux activités et la suspension du cours de navigation.

Après les rapports du trésorier au bilan financier très favorable, et du secrétaire, présentation des deux candidats au poste de président et des programmes respectifs : Jean Luc DESWAENE, président sortant et F. BORJANS, président 70-72. C'est ce dernier qui sort vainqueur des élections et forma aussitôt le nouveau comité pour deux ans comme suit : vice-président Jean Luc DESWAENE, secrétaire A. TILKIN et trésorier R. LOENS.

PROGRAMME 1975

Il comprendra un couper pour les membres, un banquet avec la section jumelée de Liège, les régates de baleinières, la descente de la Lesse, une semaine navale à Laeken, le 9th Navy's Ball et une activité avec le MSO 903 « DUFOR ».

VERENIGING OUDGEDIENDEN ZEEMACHT GENT EN OMGEVING

PROGRAMMA 1975

- 3.1975 Om 20 uur in zaal St.-Elooi te St.-Amandsberg : algemene vergadering.
 - 12. 4.1975 Om 20 uur in zaal St.-Elooi te St.-Amandsberg : voordracht door kapitein t.l.o. De Wilde, havenkapitein-kommandant van Gent ; Nadien waarschijnlijk een quiz met mooie prijzen.
 - 24. 5.1975 In de namiddag : bezoek aan de Gentse haven plus bezoek aan een koopvaardij-schip, onder leiding van kapitein t.l.o. De Wilde, erelid van onze vereniging.
 - 14. 6.1975 Onze uitstap : met de familie (voor groot en klein) naar Dadizele : amusement verzekerd.
 - ???.1975 Zeetocht ZEEMACHT ? ?
 - 27. 9.1975 Afvaren kanaal Gent-Terneuzen onder leiding van kapitein t.l.o. De Wilde André. In Terneuzen 2 vrije uren voor byb. shopping.
 - 11.10.1975 Groot Marinebal.
 - 11.1975 Diawedstrijd, onderwerp « Het Schip ».
 - 11.1975 Biljartkampioenschap ? Dankkampioenschap.
 - 6.12.1975 St.-Niklaasfeest.
- Alle activiteiten, op één of twee na, grijpen plaats op een zaterdag, zodat de meeste leden er kunnen aan deelnemen.

NIEUWS VOOR ONZE DIA-LIEFHEBBERS

Zoals U waarschijnlijk reeds hebt vernomen gaat onze diapositievenwedstrijd door in de loop van november 1975 en het onderwerp is : HET SCHIP. Opdat onze leden voldoende mogelijkheden zouden hebben betreffende het schip goede plaatjes te schieten, nam het bestuur van uw vereniging kontakt op met ons erelid, havenkapitein-kommandant De Wilde. Zodoende konden wij bekomen dat onze leden het havengebied van Gent (dat anders verboden gebied is) mogen betreden, mits dat voldaan wordt aan enkele noodzakelijke formaliteiten. De geïnteresseerde leden moeten :

1. Een aanvraag richten aan de Heer Havenkapitein-kommandant.
2. Ze zullen nadien ontboden worden op het havenbureau teneinde er een verantwoordelijkheidsverklaring te ondertekenen.
3. Terzelfdertijd ontvangen ze dan hun toelating om het havengebied gedurende een bepaalde periode te betreden.

boutique neptunus

neptunus winkeltje

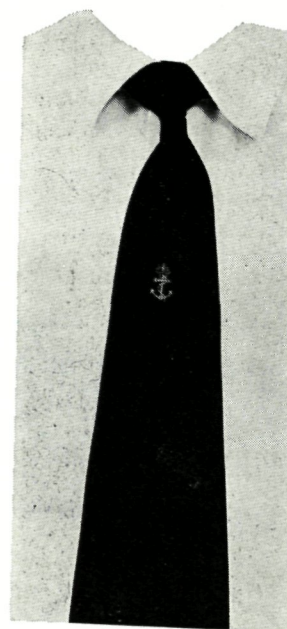
DE « ZEEMACHTDAS »

Deze prachtige das is te bekomen tegen betaling van 200,— fr., B.T.W. inbegrepen.



LA « CRAVATE FORCE-NAVALE »

Prix : 200,— fr., T.V.A. incluse.



Enkel door overschrijving/storting op rekening nummer **473-6090311-30** van Neptunus Oostende.

Le paiement se fait **uniquement** par virement / versement pour compte **473-6090311-30** de Neptunus Ostende.

ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 10,— F + 4,5 portkosten.



AUTO-COLLANT

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc.

Format réel 8 x 9 cm.

Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 10,— F + 4,5 de port.

winkeltje - laatste nieuwigheden

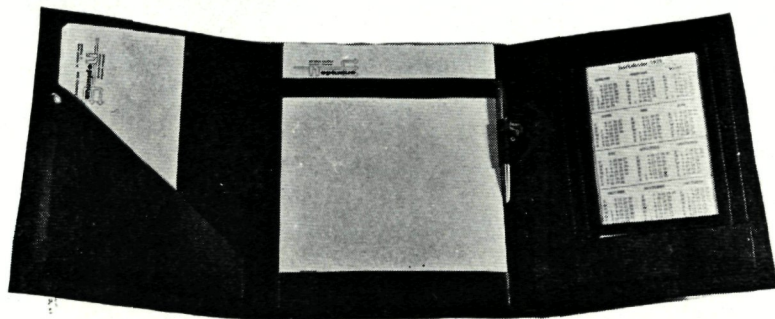
boutique - dernières nouveautés

BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marin avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier ; format 25 x 19 cm.
Prix : 295 F, T.V.A. incluse.

BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leider met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender ; formaat 25 x 19 cm.
Prijs : 295 F, inclusief B.T.W.



DRIELEDIGE SCHRIJFMAP

Grote drieledige schrijfmap in zwart simili-leider met groot meerkleurig wapen Zeemacht, bijpassende kogelpen en kalender, gevoerd in zwart satijn. Formaat gesloten 28 x 24 cm, open 28 x 70 cm.
Prijs 450 F, inclusief B.T.W.

WANDKALENDER

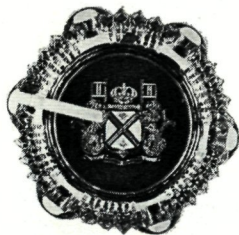
Zeer mooie eeuwigdurende wandkalender in zwart simili-leider, met meerkleurig groot wapen Zeemacht en thermometer.
Prijs : 295 F, inclusief B.T.W.

POCHETTE-ECRITOIRE A 3 COMPARTIMENTS

En simili-cuir noir, avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier, doublé satin noir. Format : fermée 24 x 28 cm, ouverte 27 x 70 cm.
Prix : 450 F, T.V.A. incluse.

CALENDRIER MURIAL

Type perpétuel, en simili-cuir noir, avec écusson colorié Force Navale et thermomètre.
Prix : 295 F, T.V.A. incluse.



PRACHTIGE ASBAK

Asbak in frans halfkristal op houten onderligger met groot wapen Zeemacht in relief, uitgevoerd in meerdere kleuren. Kan eveneens dienst doen als wandversiering.
Prijs 295 F, inclusief B.T.W.

CENDRIER DE LUXE

En demi-cristal, sur base en bois ; avec grand écusson colorié Force Navale en relief. Peut également être utilisée en décoration murale.
Prix : 295 F, T.V.A. incluse.

ZEEMANSAGENDA

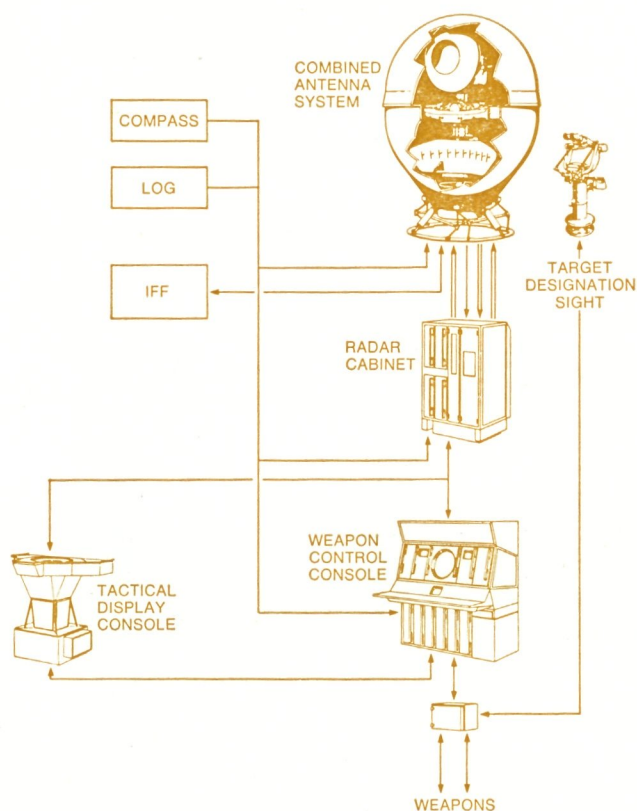
Een nieuwe formule, een nieuw en handig formaat (10 x 14,5 cm). Een blz. per week, met aanduiding van zon- en feestdagen ; hoog- en laagwaterpeil te Oostende ; omzettafels voor hoog- en laagwater in andere belangrijke Europese havens ; maanstanden ; aanduiding kleine en grote vlaggetooi ; schepen Zeemacht ; meteorologische kaart ; nuttige adressen. Dit alles opgeborgen in een zwarte plastic kaft met goudopdruk. Prijs 40 F, inclusief B.T.W. — Voorraad beperkt !

AGENDA DU MARIN 1975

Nouvelle formule, nouveau format très pratique (10 x 14,5 cm). Un feuillet par semaine, avec indication des dimanches et jours fériés ; heures de marées hautes et basses à Ostende ; table de conversion pour heures de marées hautes et basses d'autres ports européens importants ; phases de la lune ; indications des grands ou petits pavots ; bâtiments Force Navale ; carte météorologiques ; adresses utiles.

Dans une couverture plastique noire avec impression or. Prix : 40 F, T.V.A. incluse. — Stock restreint !

Signaal's Mini-gevechtssysteem



Mini-gevechtssysteem, op basis van Signaal's beproefde M20 systeem concept, dat thans in gebruik is bij de marines van veertien landen, inclusief de marine van de Verenigde Staten. Het systeem omvat de speciaal ontworpen SMR-S general purpose micromin computer om zelfs de kleinste schepen de mogelijkheid te geven van:

- waarschuwing voor lucht- en zee-doelen
- verwerking van tactische gegevens
- beeldweergave van tactische gegevens
- vuurleiding voor kanons, geleide projectielen en torpedo's.

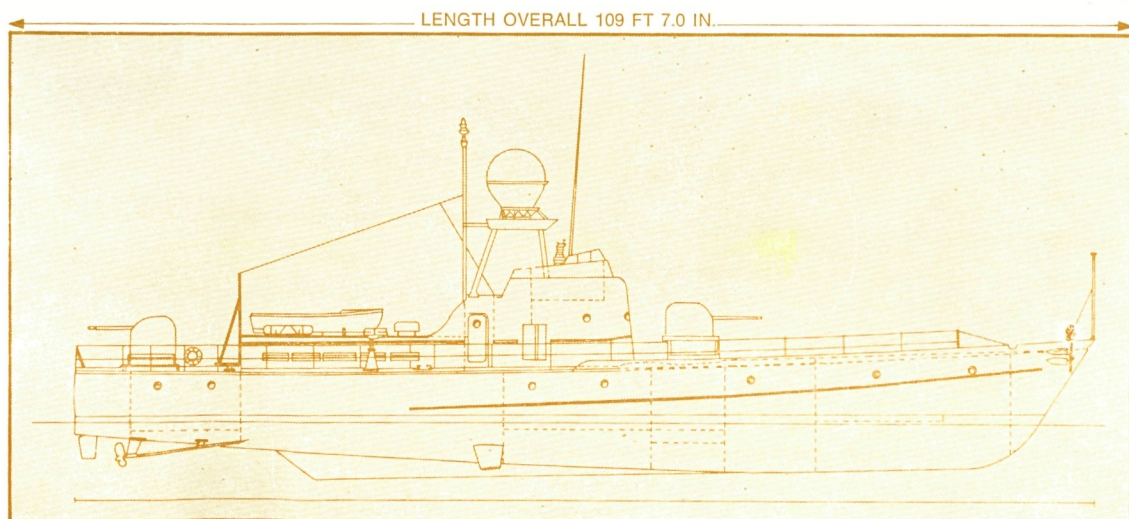
Aan boord van grotere schepen kan het systeem of deel uitmaken van een geïntegreerd waarschuwings-, vuurleidings- en commandosysteem of een autonome vuurleidingseenheid zijn.

Hollandse Signaalapparaten BV

Hengelo. Radar-, vuurleidings-, „data- handling“- en luchtver-

SIGNAAL keersleidingssystemen.

S 14 N





SCANDIAFLEX
AFSLUITINGEN
FERMETURES

DE GESPECIALISEERDE FIRMA VOOR ALLE MODERNE EN
MOBIELE AFSLUITINGEN

- * akordeon vouwdeuren in kunstleder, hout of aluminium
- * vouwwanden voor bad- en doucheafsluiting
- * zonneblinden in gelakt aluminium
- * vliegenramen in aluminium en fiberglas
- * verticale oriënteerbare stoffen gordijnen
- * oriënteerbare rolluiken in aluminium
- * garagepoorten

Maatschappelijke Zetel, Verkoopbureel en Toonzaal :
Juul Moretuslei 586 te Wilrijk-Antwerpen — tel. (03) 127.78.20

N.V. INES - BELGIUM

leaders in electronics

tel. : (031) 28.10.32 (10 lijnen) - telex : 31895
Terbekehofdreef 54
2610 Wilrijk

BELGIUM INTERNATIONAL ELECTRONIC SERVICE

N. V. UBEM S. A.

MECHELSE STEENWEG 150
B-2000 ANTWERPEN
tel. 03-137.29.50
tx. 32.515
tg. ubemship

shipowners
shipmanagers
consulting engineers
ship & cargo surveyors
naval architects

drukken is een zaak
beter drukken in onze zaak

typo - offset

drukkerij de vuurtoren

voorhavenlaan 37 - 8400 oostende

tel. (059) 70.51.32

le Philishave
Rechargeable

branche 1 fois
pour 3 semaines
de rasage

de Oplaadbare
Philishave

éénmaal op
stopkontakt aansluiten
voor 3 weken scheren.

PHILIPS

ik ben tuk op **TUC**



publiant/ emad

PAREIN®

**MORE THAN
2,000 SHIPS
FLY
THE SHELL FLAG!**



More than 2,000 ships supplying some hundred Shell distribution companies, scattered over the whole world, fly the Shell colours. Thanks to these ships, Shell products are available in some

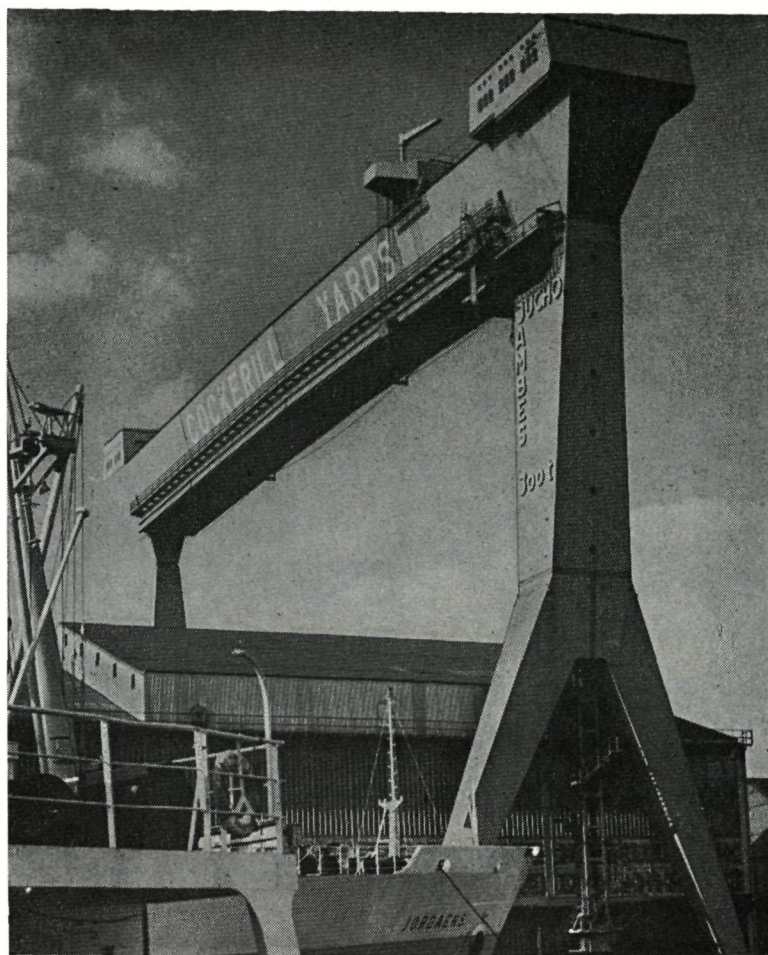


Belgian Shell-Brussels

85,000 garages and petrol stations, nearly 1,500 airports and more than 300 harbours! This world-wide organization allows Shell to guarantee you unequalled supply security and delivery speed.

BOUWEN - OMBOUWEN
HERSTELLEN - DOKKEN EN
SCHEPEN - ALLE INDUSTRIELE
WERKEN

tel. : 031-27.38.80 (10 l.) — telex : COCKYARDS HOB 31.175
telegram : COCKERILLYARDS HOBOKEN



n.v. COCKERILL YARDS HOBOKEN

N.V. **BELIARD MURDOCH** S.A.

Alle SCHEEPSHERSTELLINGEN
Toutes REPARATIONS NAVALES

Droogdokken voor schepen van 90.000 tdw.

Cales sèches pour navires de 90.000 tdw.



S C H E E P S B O U W
CONSTRUCTION NAVALE

Coasters, zeesleepboten, baggerboten, hek-
treilers, mijnenvegers enz...

Coasters, remorqueurs de mer, dragues,
chalutiers, dragueurs de mines etc...



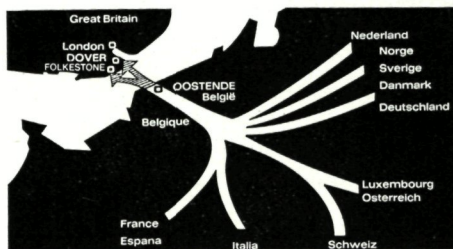
Alle INDUSTRIELE WERKEN
Tous TRAVAUX INDUSTRIELS



ANTWERPEN-OOSTENDE

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië

OOSTENDE - DOVER
OOSTENDE - FOLKESTONE



- * Van 8 tot 16 afvaarten per dag, in beide richtingen tussen Oostende, Dover of Folkestone.
- * Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- * Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :
Reizigers zonder voertuig : dagexcursies, shopping trips (36 u.), winter-weekend excursies en nachtretourbiljetten.
- Automobilisten : minitours (5 dagen) : forfaitaire prijs (**gratis** vervoer van de wagen).
36 u. excursies : enkele prijs voor vervoer, heen en terug, van de wagen en zijn passagier(s).

Inlichtingen, kosteloze dekumentatie, enz.

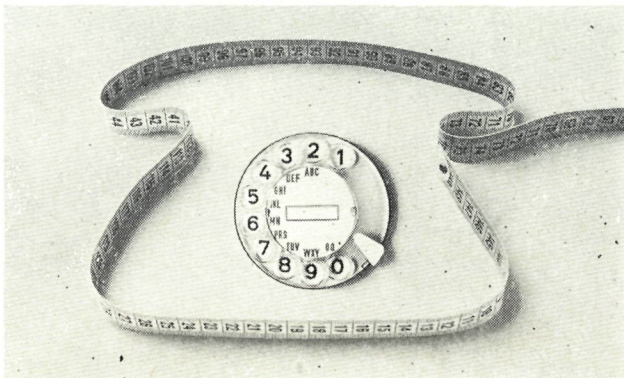
- Erkende reisagentschappen en automobielclubs.
- Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 512.51.65).
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

SIEMENS

Telefonie op maat : Alvorens « techniek » te denken, denken wij « advies »

We sturen u altijd gratis een adviseur, en dan pas een technicus. Hij maakt een complete analyse van uw behoeften op, hij plant uw installatie en stelt u de oplossing voor. Op maat. Uw bedrijf groeit? Siemens past uw installatie aan. Huren of kopen? Eenvoudige of zeer complexe installatie? Siemens geeft u steeds « de » oplossing.

Nous vous déléguons toujours gratuitement un conseiller avant un technicien. Il analyse votre besoin téléphonique, il projette votre installation et vous propose la solution. Sur mesure. Votre entreprise évolue? Siemens réadapte votre installation à la nouvelle organisation. En vente ou en location, de l'installation la plus simple à la plus complexe. Siemens vous apporte toujours « la » solution.



La téléphonie « sur mesure » Siemens : Avant de penser « technique » nous pensons « conseil »

SIEMENS NAAMLOZE VENNOOTSCHAP Afdeling telefonie Charleroisesteenweg 116 1060 Brussel Tel. : (02) 538.60.80.
SIEMENS SOCIETE ANONYME Département téléphonie chaussée de Charleroi 116 1060 Bruxelles Tél. : (02) 538.60.80.

BOELWERF

N.V.

TEMSE

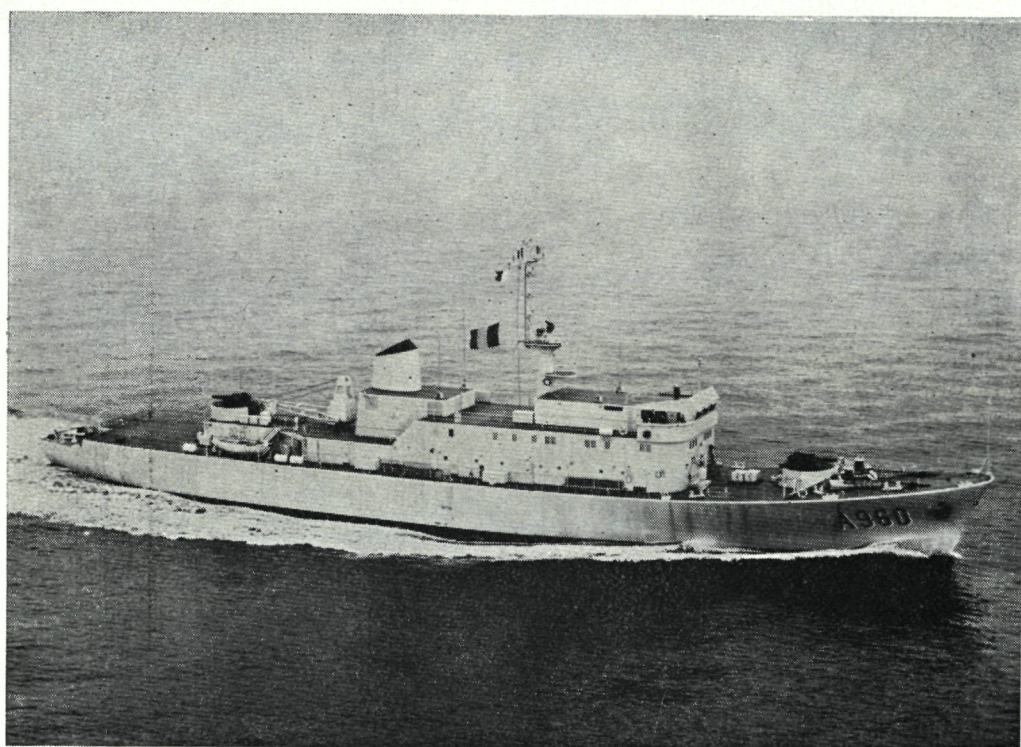
S.A.

Tel. 031 / 71.09.80

Telex 31.140

Telegr.

Boelwerf-Temse



Zeeschepen tot 150.000 ton dw.
Navires de mer jusque 150.000 tonnes dw.

Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA » en 4 kustmijnenvegers

Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », et de 4 dragueurs de mines côtiers

COMPAGNIE
MARITIME
BELGE
ARMEMENT
DEPPE

zoeken voor
onmiddellijke
indiensttreding

DEKOFFICIEREN

(gebreveteerd Aspirant, Luitenant en Kapitein ter lange omvaart)

MACHINEOFFICIEREN

(gebreveteerd 3de, 2de en 1ste klas)

Persoonlijk aanbieden met zeemans-
boekje bij de Dienst Varend Personeel,
Leopolddok 214, ANTWERPEN of tele-
foneren op nr. (031) 41.14.80 app. 378

ERE-BIJDRAGEN

COTISATIONS D'HONNEUR

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège
 Monsieur le Ministre de la Défense Nationale
 Monseigneur Cammaert, Aumonier en Chef (HON.)
 De Commodore J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht
 Le Commodore Poskin, Bruxelles
 Le Commodore e.r. Lurquin, Oostende
 Luitenant-Generaal Raemaekers, Blankenberghe
 Le Commodore e.r. Robins, Laeken
 Le Commodore e.r. Petitjean, Dilbeek
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Van Waesberghe, Oostende
 Le Capitaine de Vaisseau e.r. Béatse, Auderghem
 Le Capitaine de Vaisseau Schlim A., Loppem
 Oostende
 Le Capitaine de Frégate Liénart J.C., Fregatkapitein Parisi, Gent
 Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid
 Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende
 Fregatkapitein (R) Van Avermaet, Deurne
 Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk
 Fregatkapitein (R) De Cooman, Antwerpen
 Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles
 Fregatkapitein (R) Planchar, Antwerpen
 Le Capitaine de Frégate Hutse, Oostende
 Le Capitaine de Frégate (R) Mertens G., Macon
 Fregatkapitein (R) Demortier, Oostende
 Le Capitaine de Frégate Poullet, St-Kruis
 Fregatkapitein Aufermann, Deutschland
 Korvetkapitein (R) Smets, Eksel
 LKOL (R) Wauters, Temse
 Le Capitaine de Corvette (R) Leveau, Lirkebeek
 Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles
 Fregatkapitein (R) Van Hoof, Merksem
 Le Capitaine de Frégate Dumont, Nieuwpoort
 Fregatkapitein (R) Verrees, Turnhout
 Le Capitaine de Corvette Ségaert V., Oostende
 Le Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde
 Le Capitaine de Corvette (R) Borgers, Antwerpen
 Le Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bruxelles
 Le Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bruxelles
 1LV (R) de Decker de Brandeken, Ohain
 Le Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende
 1LV e.r. Becquaert, Berchem
 1LV (R) Carlier, Keerbergen
 Korvetkapitein (R) Persoons, Berchem
 1LV Van Laer, Antwerpen
 1LV (R) Remy, Uccle
 LDV (R) De Sloover, Bruxelles
 LDV Dorsimont, Dilbeek
 LDV (R) Masure, Oostende
 LDV (R) Rayé, Tervuren
 EDV (R) Lambin, Fontaine-l'Évêque
 EDV (R) Horion, Evere
 2EV (R) Van Den Bulck, Antwerpen
 Le Commandant Adrien, Uccle
 Le Capitaine Mertens, Uccle
 L'auionier Cuyllits, Uccle
 Les Officiers de la section de Liège du Corps des Cadets L.M.B.
 Le Club Prince Albert, Bruxelles
 Club Officiers, Oostende

Club Officiers St-Kruis
 Club Officiers Zeebrugge
 Verboddering Royal Navy, Oostende
 Marine Basis Nieuwpoort - Bijzondere Diensten
 Marine Basis St-Kruis - Bijzondere Diensten
 Marine Kadettenkorps, Mechelen
 Tabagie Onderofficiers, Comservost
 Troepenkantien, Zeebrugge
 De Heer Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge
 L'administration communale de Verviers
 De stad Oudenaarde
 L'administration communale de Charleroi
 Het gemeentebestuur van Hasselt
 La ville de Malmédy
 De stad Knokke
 Het gemeentebestuur van De Panne
 Het gemeentebestuur van Nieuwpoort
 L'administration communale d'Andenne
 L'administration communale de Visé
 Het gemeentebestuur van Vilvoorde
 Het gemeentebestuur van St-Niklaas
 Het gemeentebestuur van Turnhout
 De stad Brugge
 Het gemeentebestuur van Mechelen
 Le Baron Kronacker, Antwerpen
 Le Comte d'Ursel, Moulbaix
 Le Vicomte Pouillet, Uccle
 Mme Vve Timmermans, Oostende
 Mme Vve Flahaut, Den Haan
 Madame Truffaut, Liège
 Monsieur Cassette, Ath
 Monsieur Hosdain, Marcinelle
 Monsieur Hamoir, Etterbeek
 De Heer Boudens, Oostende
 L'Ecole Supérieure de Radio Navigation, Bruxelles
 Bibliothèque Centrale de la Province de Brabant, Bruxelles
 De Heer De Hondt J., Oostende
 De Heer Verhaeghe, Ixelles
 Monsieur Delahaye, Woluwé St-Pierre
 Monsieur Dhondt A., Schaerbeek
 Monsieur Janssens, Uccle
 Monsieur Gecnet, Marcinelle
 Monsieur Pailemaerts, Watermael-Boitsfort
 Monsieur Goessens, Lessines
 Monsieur Léonard, Jette
 N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen
 De Heer Windy, Steendorp
 Koninklijke Nederlandse Gist- en Spiritus-fabriek, Brugge
 Monsieur Goor Marc, Etterbeek
 Monsieur De Keyser, Waterloo
 Monsieur Nys, Bruxelles
 Anonyme
 De Heer De Bie, Buizingen
 De Heer Dubois, De Pinte
 Caddy-Tailors, Oostende
 Dr. Verhaeghe, Eeklo
 Monsieur Declodet, Ixelles
 L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende
 Les Etablissements Brûlé, Schaerbeek
 Monsieur Mey, Mouscron
 De Heer Glorieux, Spiere
 S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen
 Monsieur Clébant, Ixelles
 Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha
 Mercantile Marine, Antwerpen
 De Heer Deroo, Gent
 De Heer Dautricourt, Knokke
 De Generale Bankmaatschappij, Brugge
 Hotel Wellington, Oostende
 Monsieur Franckx, Forest
 Monsieur Pierret, Woluwé St-Lambert
 De Heer E. Van Haverbeke, Oostende
 Monsieur Pierard, Saint Servais

De Heer Heynen, Antwerpen
 Het Marine Kadettenkorps, Antwerpen
 De Heer De State, Ekeren
 De Heer Boonen, Wilrijk
 Monsieur Bierlier, Flémalle-Haute
 De Heer Ingelbrecht, Kapellen
 Monsieur de Gheldere, Bruxelles
 Monsieur Gérard, Flémalle-Haute
 Cockerill Yards Hoboken
 General Stores Shipchandlers, Oostende
 De Heer Cools, Brugge
 De Heer Deswaene, Ruisbroek
 « Cercle Cœcilia » Oostende
 Hotel Imperial, Oostende
 Monsieur Marotte, Strépy-Bracquegnies
 De Heer Voorzitter orde van de S.C.H.E.T.E.N., Oostende, Mr Gyselinck
 S.A. Halewyck Huitrières, Oostende
 Phoenix Oil Products, Schoten
 De Heer Wolf, Oostende
 Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.
 Monsieur De Ridder, Evere
 S.P.R.L. Covesa, Bruxelles
 Le Chevalier Breydel, Bruxelles
 Monsieur Houzeau de Lehaie, Mons
 Le Centre Privé Médical, St-Gilles
 De Heer Degelder, Leuven
 Monsieur Bonnevie J., Oostende
 Informar, Bruxelles
 Monsieur Verlinde, Jette
 De Heer Soetens, Oostende
 Hermis Sodales - Mr. Deblauwe, Oostende
 De Heer Grandjean, St-Niklaas
 L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle
 Club IMT & Mat COMIENAV, St-Kruis
 Monsieur Schlum, Arlon
 Monsieur Lamproye, Bruxelles
 Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
 Maag Belux, Bruxelles
 Monsieur Roulin, Dinant
 Monsieur Vanderhoven, Renaix
 De Heer Hauglustaine, Hasselt
 S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
 Monsieur De Buck, Bruxelles
 Union de Remorquage & Sauvetage, Oostende
 Monsieur Lenoir, Gaillemarde
 Monsieur Meert, Bruxelles
 Baron et Baronne De Bethune-Sully, Bruxelles
 Monsieur Martens, Braine Le Comte
 Mevrouw Verleye, Brugge
 Royal Yacht Club Gent, Mr. Stevens
 N.V. Kredietbank
 De Heer Hausman, Oudenaken
 De Heer Capens, St-Niklaas
 De Heer Quaghebeur, Oostende
 De Heer Decoster, Antwerpen
 Le Comte de Launoit, Bruxelles
 De Heer Clarysse, Antwerpen
 Marinebasis Oostende, Bijzondere Diensten
 Royal Yacht Club Oostende
 De Heer Brugmans, Oostende
 De Heer De Herdt, Brussel
 Monsieur Nagelmackers, Liège
 De Heer Teugels, A.S.L.K. Oostende
 De Heer Elslander, Pulle
 De Heer De Baere, Aalst
 De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
 De Heer De Schoenmaeker, Leuven
 De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque
 Monsieur Delrez, Verviers
 Monsieur Hervy, Mons
 Monsieur Dzielchiariek, Dampremy
 Monsieur Oury, Liège
 Monsieur Carly, Bruxelles

Clôturé à la date du 24 février 1975.
 Afgesloten op 24 februari 1975.

de zeemacht werft aan !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devancez entre autre mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

la force navale recrute !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmee U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecaniciens, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linierégimentsplein — 8400 Oostende — Tel. (059) 83 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

En semaine, de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h.

Les samedis de 9 h. à 12 h.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Op wekdagen van 9 u. tot 12 u. en van 14 u. tot 19 u.

Op zaterdag van 9 u. tot 12 u.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

22e jaargang - neptunus 1974-75 - 22e année

nr. 152 - no. 152

twoemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) 500 fr. (ere - honneur) — 280-0400779-12 de neptunus — voor rekening 280-0400779-12 neptunus ou/ of rekening 473-6090311-30 van neptunus — compte 473-6090311-30 de néptunus — politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle — aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « de vuurtoren » tél. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 à oostende — in belgië gedrukt bij druk « de vuurtoren » tel. (059) 70 51 32 voorhavenlaan 37 te oostende

Copyright 1974, by v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clchés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent